

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαΐου 1985

Αρ. Φύλλου 1199/958

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIO. 1199/958 ΔPX. 120

15 MA'I'OY 1985



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

ΠPAKTOPEΣ

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

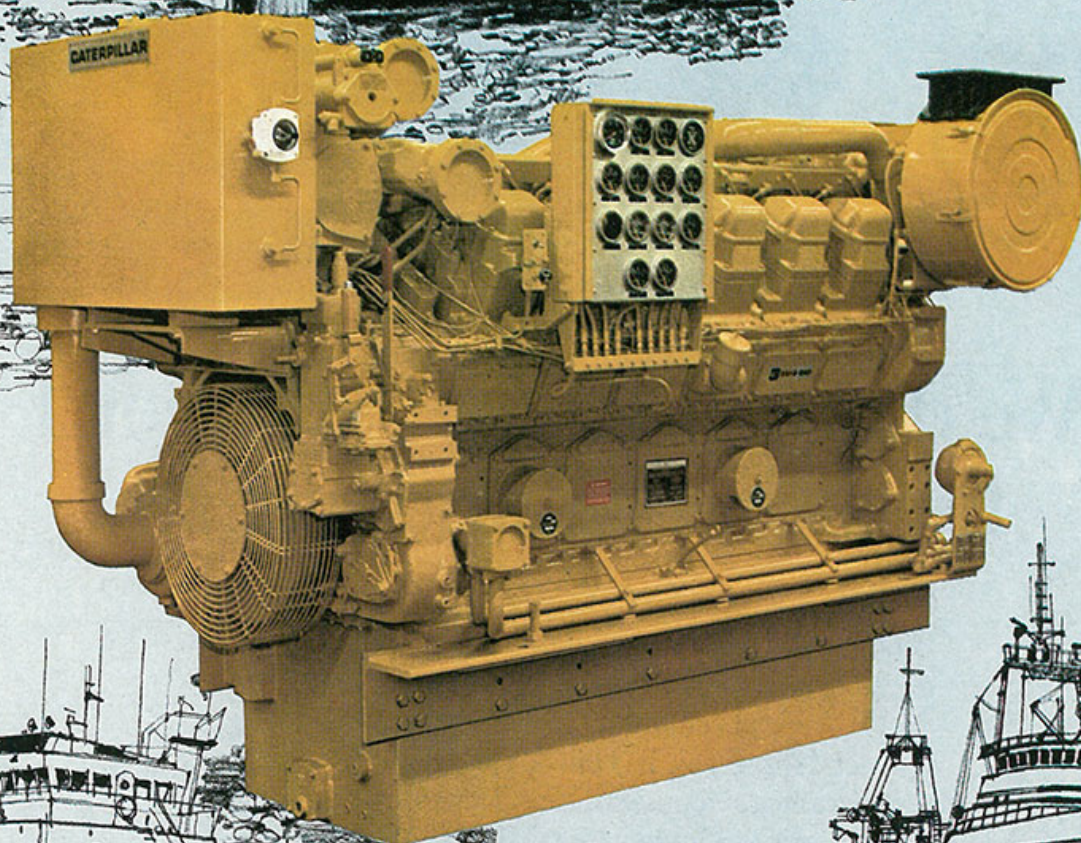
ΕΛΤΡΑΚ



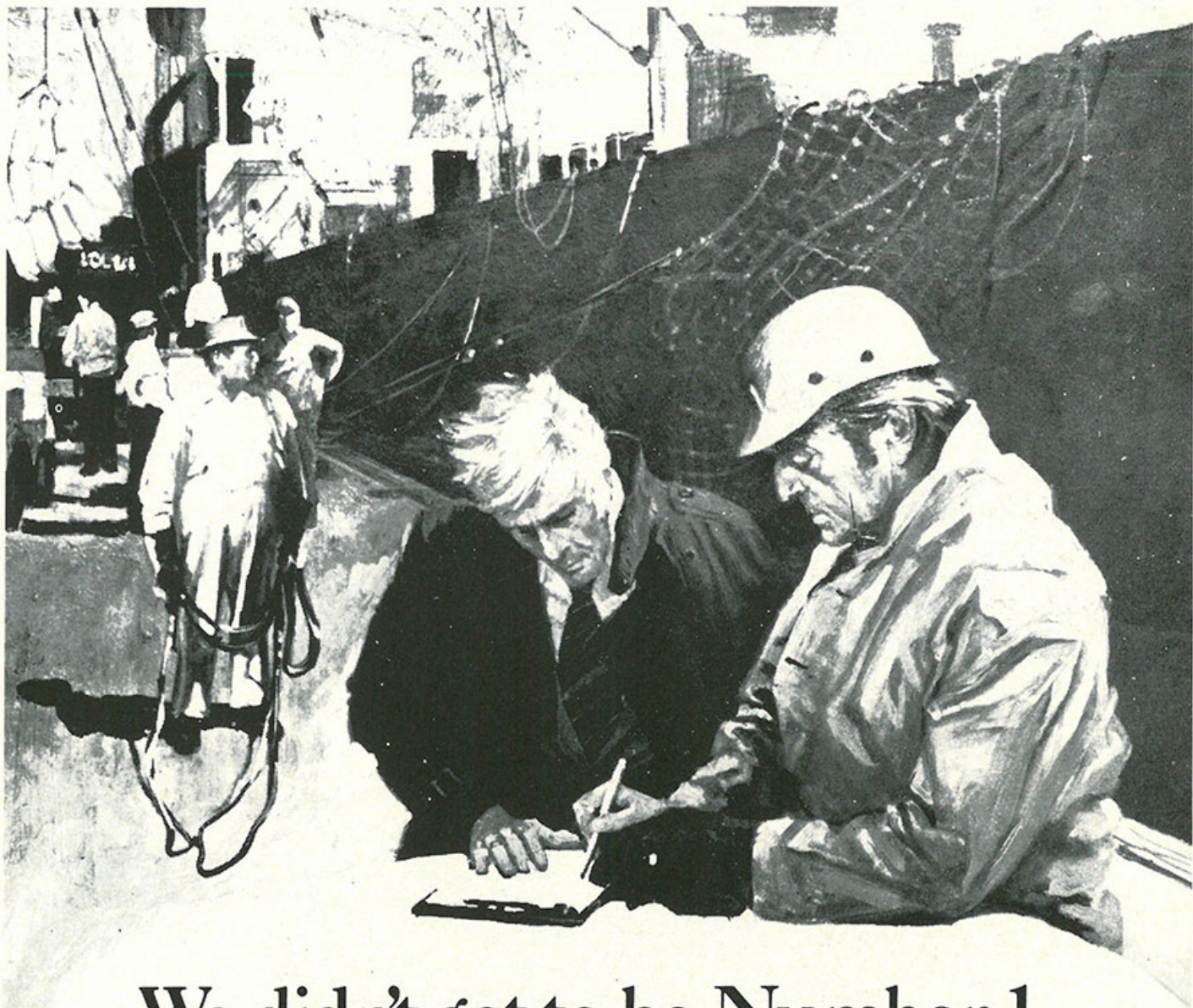
ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

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



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

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

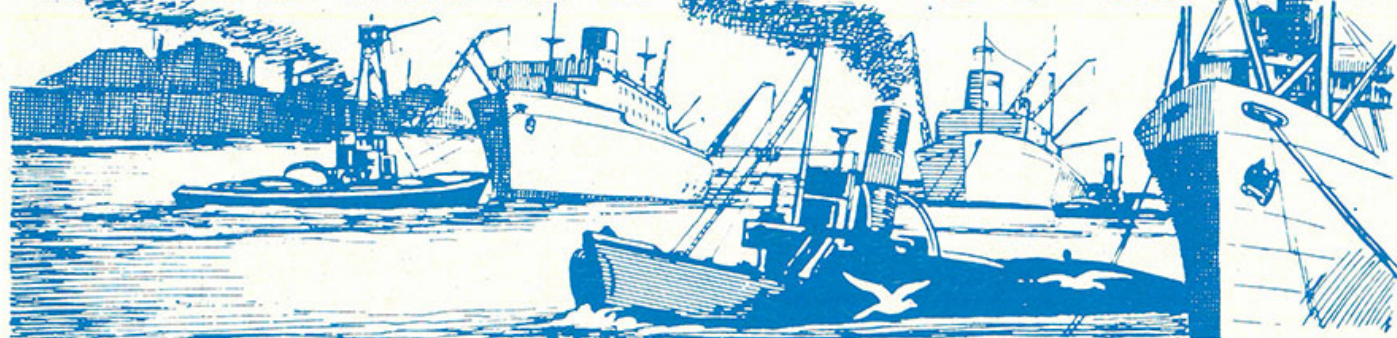
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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



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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΤΟΣ ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β' — 1199/958)

15 ΜΑΪΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

‘Η συμφωνία: “Ένα θετικό βήμα

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν ιδιαίτερη ικανοποίηση για τό ξεπέρασμα του άδιεξόδου και τή συμφωνία πού επιτεύχθηκε τήν περασμένη έβδομάδα μεταξύ τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και τής Ναυτικής Όμοσπονδίας γιά τή συλλογική σύμβαση των ποντοπόρων: Πρώτο, γιατί τελικώς επικράτησε ή λογική και άποφεύχθηκε ό περαιτέρω κλονισμός τής Ναυτιλίας από ένδεχόμενες άπεργιακές εκδηλώσεις. Δεύτερο, γιατί έτσι συνεχίζεται ή άποδειχθείσα τόσο έπωφελής και γιά τίς δύο πλευρές συνεργασία των δύο κύριων παραγόντων τής Ναυτιλίας και παραμερίσθηκε ό κίνδυνος άναμίξεως του διοικητικού φορέα σέ μία υπόθεση πού ήταν, είναι και πρέπει νά εξακολουθήσει νά είναι τής άποκλειστικής τους αρμοδιότητας και ευθύνης. Καί, τρίτο και σπουδαιότερο κατά τή δική μας αντίληψη και εκτίμηση, γιατί εξασφαλίζεται λόγω και τής άναδρομικότητας, στους ναυτικούς μας τουλάχιστον τό εισόδημα πού χάνουν από τόν πληθωρισμό ένώ ταυτόχρονα τούς παρέχεται μία άμοιβή γιά τήν αύξηση τής παραγωγικότητάς τους, τήν όποία όφείλουν — έχουν υποχρέωση — νά τήν επιτύχουν γιά νά υπάρξει και ή άνάλογη άνταποδοτικότητα πού σέ τελευταία άνάλυση θά έχει ευνοϊκές επιπτώσεις και σ' αυτούς τούς ίδιους. Μέ δύο λόγια, ή συμφωνία υπήρξε ένα θετικό βήμα. Γιά τήν Ιστορία πρέπει νά αναφερθεί ότι τό ξεπέρασμα του άδιεξόδου πού είχε δημιουργηθεί μετά τήν άπόφαση τής Έκτελεστικής Έπιτροπής τής ΠΝΟ γιά άπεργιακές κινητοποιήσεις έπειδή θεωρούσε ότι οι διαπραγ-

ματεύσεις είχαν ναυαγήσει, επιτεύχθηκε μετά τήν όμόφωνη αντίληψη πού εκφράσθηκε στό Δ.Σ. τής Ε.Ε.Ε. στις 7 Μαΐου, σύμφωνα μέ τήν όποία έπρεπε νά βρεθεί λύση γιά τήν ύπογραφή συλλογικής συμβάσεως και τήν εξουσιοδότηση πού παρασχέθηκε στό προεδρείο τής γιά τόν έν λευκώ χειρισμό του όλου θέματος. Έπειτα από αυτό τήν έπομένη υπήρξε μία έντονη κινητικότητα γιά τό θέμα τής συλλογικής συμβάσεως άλλα ή συμφωνία επιτεύχθηκε τελικά τό άπόγευμα τής Πέμπτης στό πλαίσιο σχεδόν των ελάχιστων διεκδικήσεων τής ΠΝΟ. ‘Η συμφωνία υπεγράφη από τόν πρόεδρο τής Ε.Ε.Ε. κ. Στ. Γουρδομική και από τόν γεν. Γραμματέα τής ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη και τούς προέδρους των Ένώσεων Πλοιάρχων κ. Γιάννη Ψαρρά, Μηχανικών Έσωτερικής Καύσεως κ. Α. Χρηστίδη, Ναυτομαγείρων κ. Γιώργο Παπούλια και Θαλαμηπόλων κ. Κυρ. Ψωμαδάκη και του Συνδέσμου ‘Ηλεκτρολόγων κ. Φωτ. Παπαδόπουλο. Δέν υπέγραψαν τή συμφωνία έκτός από τήν ΠΕΜΕΝ και τήν Ένωση Ναυτών αυτή τή φορά και ή Ένωση Θερμαστών και ό Σύνδεσμος Άσυρματιστών.

Μέ τίς ρυθμίσεις πού προβλέπει τό σχετικό συμφωνητικό τό όποιο δημοσιεύεται έν συνεχεία εξασφαλίζεται στό πληρώματα των ποντοπόρων πλοίων μία μέση συνολική αύξηση 21% τουλάχιστον, άλλα ή συνολική επιβάρυνση του πλοίου είναι αισθητά μεγαλύτερη εάν συνυπολογισθεί και ή παράλληλη αύξηση των παντός είδους εισφορών πού έπέρχεται μέ τήν επιτευχθείσα συμφωνία:

ΜΝΗΜΟΝΙΟΝ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ

Έν Πειραιεί σήμερον τήν 9ην Μαΐου 1985, μεταξύ τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, εκπροσωπούμενης νομίμως από τόν Πρόεδρον αυτής κ. Στάθη Γουρδομική και τής Πανελληνίας Ναυτικής Όμοσπονδίας, εκπροσωπούμενης νομίμως από τόν Γενικό Γραμματέα αυτής κ. Μιχάλη Ζενζεφύλλη, συνεφωνήθησαν τά κατωτέρω γιά τή κατάρτιση τής νέας Συλλογικής Συμβάσεως εργασίας στά φορτηγά ποντοπόρα πλοία 4.500 τόννων d.w. και άνω, ισχύος από 1/1/1985 μέχρι 31/12/1985.

1. Οι βασικοί μισθοί ένεργείας πού προβλέπονται από τή προηγούμενη Σ.Σ.Ε. τής 4.5.1984 αύξάνονται από 1.1.1985 κατά ποσοστόν δέκα έπτά επί τοις εκατόν (17%).
2. Κατά τό αυτό ως άνω ποσοστόν αύξάνονται και όλα τά εις ποσά καθοριζόμενα πάσης φύσεως επιδόματα και οι έξτρα εργασίες πού προβλέπονται από τή προηγούμενη Σ.Σ.Ε.
3. Τό επίδομα Κυριακών πού προβλέπεται από τήν παράγραφο IV του Κεφαλαίου Α' τής προηγούμενης Σ.Σ.Ε., καθορίζεται σέ ποσοστό 22% (είκοσι δύο τοις εκατό).
4. Τό ήμερήσιον αντίτιμον τροφής καθορίζεται στό ποσόν των (500) πεντακοσίων δραχμών.
5. Τό ήμερομίσθιον πού προβλέπεται από τή παράγραφο 1 του Κεφαλαίου ΙΔ' τής προηγούμενης Σ.Σ.Ε., καθορίζεται Ισον πρós τό 1/26 του βασικού μισθού, προσηυμένου διά των έν αυτή όριζόμενων επιδομάτων.
6. Κατά τά λοιπά Ισχύουν οι όροι τής από 4.5.1985 προηγούμενης Σ.Σ.Ε..

Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

‘Ακόμη μία περίπτωση του όγκουμένου συνεχώς προστατευτισμού πού είναι χαρακτηριστική και των μεθόδων πού χρησιμοποιούνται: Νορβηγική επιχείρηση άγόρασε άντί 13 εκατομ. δολλαρίων όλο τό μεταφορικό έργο του Ζαΐρ γιά μία τριετία, πράγμα πού σημαίνει ότι τά ελεγχόμενα από αυτήν πλοία θά έχουν κατά τή διάρκεια τής τριετίας αυτής μία άποδοτικότητα άπασχόληση.

Η πληροφορία έχει αναφερθεί σε κάποια επιτροπή του 'Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ).

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟΣ

Στά δσα σημειώσαμε στο προηγούμενο τεύχος για την άσκηση υπευθύνου συνδικαλισμού από τη διοίκηση της Ένώσεως Πλοιάρχων όφειλομε να προσθέσουμε τις επανειλημμένες και πλήρως τεκμηριωμένες ενέργειές της για το θέμα των φορολογικών και δασμολογικών απαλλαγών των ναυτικών καθώς και την τροποποίηση του καταστατικού του Κ.Α.Π.Ε.Ν. ώστε να δοθεί η δυνατότητα ομαδικής ασφάλισης των μελών του έναντι των διαφόρων κινδύνων και κυρίως για την εξασφάλιση ενός είσοδου στον συνδικαλισμό που άσκει η σημερινή διοίκηση της ΠΕΜΕΝ τό ακολουθούσαν και οι άλλες ναυτεργατικές οργανώσεις.

Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Είναι άναμφισβήτητο ότι δεν μπορούν να εξαχθούν συμπεράσματα για την επιτυχία ή μη του πειράματος της εταιρίας «Ελληνική Ακτοπλοία» από τα αποτελέσματα του πρώτου μηνός από την εκμετάλλευση των τρεσάρων (από τα έξι πλοία που διαχειρίζεται) τα οποία ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της και διοικητής της ΕΤΒΑ κ. Κώστας Σοφούλης χαρακτήρισε ιδιαίτερα θετικά τόσο ώστε να μπορεί να εξυπηρετηθεί και μέρος των δανειακών υποχρεώσεων των τριών εταιριών λαϊκής βάσεως (Χίου, Σάμου και Νάξου) τα πλοία των οποίων διαχειρίζεται η νεοσύστατη εταιρία. Θά περιμένουμε, λοιπόν, παρακολουθώντας εκ του σύνεγγυς την πορεία της νέας εταιρίας, για να κρίνουμε τα τελικά αποτελέσματα. Μπορούμε όμως να πούμε από τώρα ότι παρά τον κοινωνικό χαρακτήρα που προσδίδεται ήδη στη νέα εταιρία, από τη δραστηριότητά της στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες θά υπάρξει ένα ασφαλές μέτρο συγκρίσεως, θά προσδιορισθεί επακριβώς δηλαδή αν υπάρχει άνοιγμα στην εκμετάλλευση των ακτοπλοϊκών πλοίων και ποιά τελικά είναι αυτό για να μπο-

ρέσουν να υπάρχουν οι επιβαλλόμενοι χειρισμοί προς κάθε κατεύθυνση, δηλαδή και προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις, και προς την κρατική, όπως είναι η 'Ελληνική Ακτοπλοία.

Πρέπει να προσθέσουμε ότι δεχόμαστε τις διαβεβαιώσεις και του 'Υπουργού κ. Γιώργου Κασιφάρα, και του Διοικητή της ΕΤΒΑ κ. Σοφούλη ότι δεν υπάρχει προτιμσιακό καθεστώς προς την νέα εταιρία και ότι θά αντιμετωπίζεται και αυτή επί ίσοις όροις — άλλωστε η νομική μορφή της νέας εταιρίας και ο έλεγχος των οικονομικών της, δηλαδή του ισολογισμού της, από όρκωτους λογιστές, όπως σήποτε μειώνουν τις δυνατότητες για οποιαδήποτε προτίμηση ή έκρηξη κρατικών χρημάτων χωρίς αυτό να γίνει εύρύτερα γνωστό. Πρέπει επίσης να προσθέσουμε ότι δεχόμαστε τις διαβεβαιώσεις που παρασχέθηκαν ότι ο μόνος ανταγωνισμός που θά υπάρξει θά αφορά τό επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών — είναι καιρός πλέον να ωφεληθεί και ο επιβάτης και να εξασφαλίσει άριστους συνθήκες ταξιδιού και εξυπηρέτησεως — και ότι η επιτυχία της νέας εταιρίας θά προέλθει από τη δυνατότητα καλύτερης και αποτελεσματικότερης κινήσεως των πλοίων που διαχειρίζεται.

Η 'Ελληνική Ακτοπλοία διαχειρίζεται από 1 'Απριλίου τα πλοία «Ιονίς», ιδιοκτησίας της ΕΤΒΑ, «Πάρος» και «Νάξος», ιδιοκτησίας ΑΝΕ Νάξου, «Σάμωνα» και «Ίκαρος», ιδιοκτησίας ΑΝΤΕΣΙ (Σάμου και Ίκαρος) και «Νήσος Χίος», ιδιοκτησίας ΝΕ Χίου, από τα οποία τα δύο πρώτα επισκευάζονται.

Η ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΤΗ ΜΟΣΧΑ

Η άναβληθείσα στο τέλος του περασμένου έτους λόγω των άρχαιρειών επίσκεψη αντιπροσωπείας της Ένώσεως 'Ελλήνων Έφοπλιστών στη Σοβιετική Ένωση θά πραγματοποιηθεί τελικά — έφ' όσον συμφωνήσει και η σοβιετική πλευρά — μεταξύ 20 'Ιουνίου και 10 'Ιουλίου.

Όπως είναι γνωστό, η επίσκεψη έπρόκειτο να πραγματοποιηθεί κατόπιν προσκλήσεως της Ένώσεως Σοβιετικών Έφοπλιστών (ASSOS). Ήδη η ASSOS επανέλαβε την πρόσκληση και έπειτα από αυτό η Ένωση 'Ελλήνων Έφοπλιστών γνωστοποίησε στους Σοβιετικούς έφοπλιστές ότι η επίσκεψη μπορεί να πραγματοποιηθεί μεταξύ 20 'Ιουνίου και 10 'Ιουλίου για να επιλέξουν οι ίδιοι την άκρι-

βή ή ημερομηνία.

Είναι άναμφισβήτητο ότι οι επισκέψεις σε διάφορες χώρες που έχει καθιερώσει η Ένωση 'Ελλήνων Έφοπλιστών είναι πολύτιμες χρήσιμοι για την 'Ελληνική Ναυτιλία, γι' αυτό πρέπει να συνεχισθούν και να επεκταθούν.

ΤΟ 80%

Ο 'Υπουργός κ. Γ. Κασιφάρας κατά την παραλαβή του ψηφίσματος της συγκεντρώσεως των συνταξιούχων πλοιάρχων και μηχανικών για τό θέμα του 80% που έγινε την 1 Μαΐου στον κινηματογράφο «Τερψιθέα» επανέλαβε ότι τό αίτημα έχει γίνει δεκτό και η ρύθμισή του περιέχεται στο νομοσχέδιο για τό ΝΑΤ. Καί πρόσθεσε ότι ο τρόπος αυτός ικανοποιήσεως του αιτήματος έγινε άποδεκτός διότι με τό ίδιο νομοσχέδιο αυξάνονται και τα έσοδα του ΝΑΤ.

Επαναλαμβάνουμε ότι λόγω των έκλογών ή κατάθεση του νομοσχεδίου στη Βουλή άνεβλήθη και ότι εξέλιξε γύρω από τό θέμα αυτό θά υπάρξουν μετά τη σύνοδο της νέας Βουλής και κυρίως κατά τη λειτουργία του θερινού της τμήματος. Έπομονή λοιπόν.

ΓΙΑΤΙ ΜΟΝΟ ΤΟ YEN;

Καί άλλες φορές έχει υπογραμμισθεί από τις στήλες αυτές ότι στην ταλαίπωρη αυτή χώρα οι μόνες υπηρεσίες που άσכולούνται με την πρόληψη και την καταπολέμηση της ρυπάνσεως είναι οι του ύπουργείου Ναυτιλίας οι οποίες με την εξειδικευμένη Διεύθυνση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος άσκούν άποφασιστική παρέμβαση σε όλα τα θέματα που άφορούν και την καταπολέμηση αλλά κυρίως την πρόληψη. Αυτή η ύπηρεσία είναι εκείνη που κάθε χρόνο επισημαίνει στις νομαρχίες και στους οργανισμούς τοπικής αυτοδιοικήσεως τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να διατηρηθούν καθαρές οι θάλασσες και οι άκτές μας και επί πλέον κατευθύνει και τις άστυνομικές ενέργειες για τόν κολασμό εκείνων που με πράξεις ή παραλείψεις ρυπαίνουν τό περιβάλλον. Γιατί όμως έχει άφεθεί αυτή η τόσο σπουδαία ύπόθεση και άρμοδιότητα μόνο στο YEN; Καί δεν θά ήταν πολύ καλύτερα τα πράγματα για την προστασία του περιβάλλοντος στη χώρα μας εάν και άλλα ύπουργεία δημιουργούσαν άνάλογες ύπηρεσίες που να έλέγχουν τις

THE HELLESPOINT GROUP

Managers: Hellenic Steamship Corporation

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

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

Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS

Canadian Agents: Papachristidis Maritime Inc.

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

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

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY

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

Cables: FRIXOS LONDON EC1

Swiss Service Company: Seatramp S.A.

9, Place de la Gare, 1260 Nyon

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



πηγές ρυπάνσεως που υπάρχουν στο χερσαίο χώρο:

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Δουλεύει καλά ο Έλληνικός Νηογνώμων και αυτό οφείλεται στο τρίπτυχο γρήγορη εξυπηρέτηση, συνέπεια και ανταγωνιστικές τιμές που έχει εφαρμοσθεί. Έτσι εκείνο που μπορεί να πει κανείς είναι να διατηρηθούν οι αρχές αυτές και να επεκτείνονται συνεχώς οι εξυπηρετήσεις που παρέχει στην Έλληνική Ναυτιλία αλλά και στα πλοία άλλων ναυτιλιών τα οποία εξυπηρετεί.

ΟΧΙ ΣΕ ΒΑΡΟΣ ΜΙΚΡΟΣΥΝΕΤΑΙΡΩΝ

"Όσο δύσκολα και αν είναι τα πράγματα, θεωρούμε ανεπίτρεπτο «το ρίξιμο», κατά το κοινώς λεγόμενο, των ναυτικών και των μικροσυνεταίρων, εκεί όπου υπάρχουν, και οι οποίοι συνήθως είναι και αυτοί ναυτικοί που έβαλαν τις αποταμιεύσεις τους σε μία δουλειά της θάλασσας εξασφαλίζοντας ένα λόγο τιμής ή και ένα κοινό γράμμα, ή, τέλος, και «μετοχές» που τώρα τυπώνονται πολύ εύκολα.

"Ένα τέτοιο «ρίξιμο» ήταν σύμφωνα με πληροφορίες ή άφορμή για τα θλιβερά επεισόδια που σημειώθηκαν την περασμένη εβδομάδα — την περασμένη Παρασκευή συγκεκριμένα — σε κάποιον ύψηλο δροφο της 'Ακτής Μιαούλη. Δεν προσθέτομε περισσότερα, πρὸς τό παρόν τουλάχιστον, ελπίζοντας ότι θα επικρατήσει τελικά η σύνεση και θα δοθεί η όρθη και δίκαια λύση που επιβάλλεται να υπάρξει στη συγκεκριμένη περίπτωση, για να μην είναι θύματα των κακών συνθηκών μόνον οι μικρομέτοχοι.

ΑΠΟ ΠΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ;

"Η έρμηνη καταδίκη για μία υπόθεση ναυταπάτης του Κων. Καματερού, γνωστού από την υπόθεση του «θαυματοουργού» νερού που έχει μείνει στην Ιστορία με τό όνομά του («νερό του Καματερού») έδωσε την εύκαιρα σε μερικές έφημερίδες να μιλήσουν για «καταδίκη έφοπλιστού». Τώρα πώς αυτός ο αδίστακτος άνθρωπος που έτόλμησε να παίζει με τόν πόνο και την αγωνία εκείνων που έπασαν από την έπάρρη ασθένεια και των

συγγενών τους βαπτίσθηκε έφοπλιστής γιατί σε μία περίοδο έμφανίσθηκε να διαχειρίζεται έναν αριθμό πλοίων και κατόπιν χάθηκε μόνο οι έλληνικές έφημερίδες γνωρίζουν. Φυσικά η εύθύνη δεν είναι μόνον δική τους, ανάλογες εύθύνες υπάρχουν και στην πλευρά της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών γιατί ποτέ ως τώρα δεν διαμαρτυρήθηκε σε καμία σχετική περίπτωση αλλά ούτε και ενήμερωσε — όπως όφειλε — τις έλληνικές έφημερίδες και τούς Έλληνες δημοσιογράφους και για τό ρόλο της Έλληνικής Ναυτιλίας και των ανθρώπων της, και για τη συμβολή της στα οικονομικά του τόπου και, τέλος, για τό τί πράττουν σε ανάλογες περιπτώσεις οι έφημερίδες άλλων ναυτιλιακών χωρών.

ΟΡΘΟ ΜΕΤΡΟ

"Επικροτούμε τόν έλεγχο που έπιχειρείται στα ίστιοπλοϊκά σκάφη τα οποία ταξιδεύουν ναυλωμένα σε στολίσκους, τα κοινώς έπνομαζόμενα «Φλοτillas» γιατί είχε διαπιστωθεί ότι ξένες εταιρίες που εκμεταλλεύονται παρόμοια σκάφη τα οποία κινούνται στα έλληνικά νερά παρέβλεπαν συστηματικά την έλληνική νομοθεσία και επί πλέον με μία συστηματική υποτιμολόγηση έστελναν στο έξωτερικό συνάλλαγμα που ανήκε στον τόπο. Τώρα τό YEN καθόρισε τούς κατώτατους ναύλους που πρέπει να δηλώνονται από τα σκάφη αυτά και έτσι ο έλεγχος είναι εύχερστερος με αποτέλεσμα να αποκλειστεί η «κομπίνα» που έκαναν οι ξένοι περνώντας τόν τόπο αυτόν ξεφραγο άμπέλι.

"Επικροτούμε επίσης την απόφαση να έλέγχονται τα Ιταλικά άλιευτικά σκάφη που καταπλέουν σε έλληνικά λιμάνια μετά τη διαπίστωση ότι πολλά τέτοια σκάφη παρ' όλο που ήταν έφοδιασμένα με πιστοποιητικά άξιοπλοίας τα οποία τούς έπέτρεπαν πλόες μέχρι μίλια από την (Ιταλική) άκτή ψάρευαν συνήθως στα έλληνικά νερά, δηλαδή πάρα πολύ μακριά από εκεί που έπιτρεπόταν γεγονός που δημιουργεί κινδύνους για την ασφάλεια των ίδιων των σκαφών και των έπιβαινόντων.

ΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ

Σύμφωνα με τα τελευταία στατιστικά στοιχεία, η Παναμαϊκή έρχεται πρώτη στον το-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Υπό της Διευθύνσεως του Ε.Ν. καθρητίσθη αναγκαστικός Νόμος περί μέτρων προστασίας των άσθενών άνέργων έργατων θαλάσσης. 'Ορίζεται δι' αυτού ότι τυγχάνουν ένισχύσεως εκ του κεφαλαίου άνεργίας όσοι κατέχουν δίπλωμα ναυτικής ικανότητας άδειαν ή πτυχίον ειδικότητας και έχουν την κατά νόμον άπαιτουμένην θαλασσίαν ύπηρεσίαν. Προκειμένου περί προστασίας ναυτεργατών πασχόντων εξ άδενοπαθείας ή φυματώσεως άπαιτείται προσέτι και γνωμοδότησις της ΑΝΥΕ.

— Τό μικρόν φορτηγόν α/π «Μαρίνος» 436 τόν. γκρός, 650 τόν. φορτίου και ναυπηγήσεως 1902, έπωλήθη από τόν κ. Μιχ. Καραγεώργη εις την άνώνυμον εταιρίαν «Πέτρος Νομικός» και εις την εταιρίαν Λιπασμάτων άντί 1.075.000 δρχ., μετωνομάσθη δέ «Ερμιόνη».

— 'Ασθενή τινα σημεία ζωρότητας επέδειξε κατά τό διαρρευσαν 15θήμερον ή Διεθνής Ναυλαγορά, παρέχοντα την έλπίδα μιάς καλλιτέρας κινήσεως εις τό άμέσως προσεχές μέλλον. 'Εάν εξαίρσει κανείς τόν τομέα της 'Απώ 'Ανατολής, όπου πράγματι οι θέσεις του πληθωρικών προσφερομένου τοννάξ κατέστη εξαίρετικά δυσχερές, λόγω της πλήρους άπραξίας των εκείθεν κέντρων φορτώσεως, εις όλους τούς άλλους τομείς έχει αναλόγως κατανεμηθή ή διαθέσιμος χωρητικότητα, ώστε να έπιτρέπεται ή βάσιμος πρόβλεψις σταθεροτέρας μελλοντικής εργασίας.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 106/15-5-1935)

μέα των παγκόσμιων υπερωκεανίων κρουαζιερών. Πράγματι σήμερα υπό την σημαία αυτή τελούν 18 κρουαζιερόπλοια συνολικής δυναμικότητας 13.600 έπιβατών. Με 12 πλοία συνολικής δυναμικότητας 13.000 έπιβατών έρχεται δεύτερη ή Νορβηγία, προηγούμενη της Μ. Βρετανίας και της Έλλάδος.

'Υπολογίζεται εξάλλου ότι επί συνόλου δύο περίπου εκατομμυρίων έπιβατών που μετέχουν κάθε χρόνο στις κρουαζιέρες, τό 1,5 εκατομ. καταλαμβάνουν μόνο οι 'Αμερικανοί τουρίστες, οι οποίες αποτελούν τό με-

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



γαλύτερο και πιστώτερο πελάτη των διεθνών περιηγήσεων. Τίς υπόλοιπες 500 χιλιάδες μοιράζονται όλες οι άλλες εθνικότητες. Μεταξύ αυτών προηγούνται οι Καναδοί και οι Γερμανοί που παρουσιάζουν από 100 χιλιάδες επιβάτες κρουαζιερώων κάθε χρόνο. Οι Βρεταννοί μετέχουν με 60 χιλιάδες επιβάτες ετησίως, οι Γάλλοι με 30 χιλιάδες και οι Ιταλοί επίσης με 30 χιλιάδες. Τέλος τόν άριθμό που υπολείπεται καλύπτουν όλες μαζί οι άλλες εθνικότητες του κόσμου.

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Οι στατιστικές του Λούδ Ρέτζιστερ για τό παραδοθέν τοννάξ μέσα στο 1984 δείχνουν σέ σύγκριση μέ τό 1983 μιά αύξηση 2.422.918 τον. γκρός. Αντί δηλαδή των 15.911.143 τόνων που παραδόθηκαν τό 1983, έφθασαν τό 18.344.061 τόνους τό 1984.

Ειδικότερα κατά χώρες, ή ναυπηγική παραγωγή παρουσιάζεται ως εξής: Πρώτη φυσικά ή Ιαπωνία που κάλυψε τό 53% του συνόλου των παραδόσεων μέ 9.711.381 τόνους. Τή δεύτερη θέση κράτησε ή Νοτ. Κορέα που κάλυψε τό 8% του συνόλου μέ 1.471.897 τόνους. Στην τρίτη θέση ανεδύθη ή Κίνα (συμπεριλαμβανομένης όμως της Φορμόζας) ύπερηλθέσασα τή Δυτ. Γερμανία, ή οποία ύποβιβάστηκε στην τέταρτη θέση. Τέλος μέσα στην πρώτη δεκάδα ακολουθούν κατά σειρά ή Δανία, Μ. Βρεταννία, ΕΣΣΔ, Ανατολ. Γερμανία, Ισπανία, Φινλανδία.

Κατά κατηγορίες πλοίων του παραδοθέντος παγκοσμίου τοννάξ, προηγούνται κατά

πολύ τά μπάλκ κάρριερς και τά μεταλλευματοφόρα μέ 384 μονάδες 9.269.400 τον. γκρός. Ακολουθούν τά φορτηγά μεγέθους 2.000 τόνων και άνω μέ 343 μονάδες 2.108.256 τον. γκρός, τά ύγραεριοφόρα - χημικά μέ 85 μονάδες 820.149 τον. γκρός και τά πλοία κοντέινερς μέ 68 μονάδες 1.714.571 τον. γκρός.

Τέλος, ως προς την εθνικότητα του παραδοθέντος τοννάξ σημειούται ότι τό 61% θά τεθεί υπό σημαία διάφορη της χώρας ναυπηγήσεως. Ός προς τίς σημαίες αυτές προηγείται ή Παναμαϊκή μέ 3,9 εκατομ. τόνους και ακολουθούν ή Ιαπωνία μέ 2,6, ή Λιβερία μέ 1,7, ή Κίνα μέ 1,3, ή ΕΣΣΔ μέ 997.000 ή Ελλάδα μέ 849.000 και τό Χόγκ Κόγκ μέ 488.000 τον. γκρός.

ΧΩΡΙΣΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ

Στή Μ. Βρεταννία, ή ίσχυρή κοινοβουλευτική ομάδα της ναυτιλίας, ή οποία περιλαμβάνει όλες τίς πολιτικές τάσεις που εκπροσωπούνται στο Κοινοβούλιο, κινείται δραστήρια για την ίδρυση ενός αληθινά χωριστού Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας στο οποίο νά ανατεθούν όλες ανεξαιρέτως οι ύποθέσεις της ναυτιλιακής διοικήσεως της χώρας. Στήν ανάγκη, άν ή ίδρυση ενός τέτοιου Υπουργείου δέν μπορεί νά πραγματοποιηθεί προς τό παρόν, ή άνωτέρω κοινοβουλευτική ομάδα προτείνει τή σύσταση μιάς διακομματικής Έπιτροπής Ναυτιλίας, ή οποία θά αναλάβει τή μέριμνα των ναυτιλιακών πραγμάτων.

Τίς προτάσεις αυτές ύπεστήριξε μέ ζήλο ο Πρόεδρος της έν λόγω Όμάδος προς την

Πρωθυπουργό κ. Θάτσερ, προς την οποία έπέκρινε έξάλλου τή στάση της Έπιτροπής της ΕΟΚ, ή οποία δέν έλαβε ακόμα τά άναγκαία μέτρα για νά άναχαιτίσει την παρακμή των έμπορικών στόλων όλων των χωρών - μελών. Τόνισε δε ότι πρόκειται για πρόβλημα που δέν έπηρεάζει μόνο τή Μ. Βρεταννία αλλά όλα τά εύρωπαϊκά έθνη, ακόμα και εκείνα που δέν άποτελούν μέλη της Εύρωπαϊκής Κοινότητας.

Η σχετική είδηση αναφέρει ότι ένώ ή κ. Θάτσερ έπεφυλάχθη επί του θέματος της συστάσεως ίδιου Υπουργείου Ναυτιλίας, έμεινε τελείως σύμφωνη για την άνάληψη βρεταννικής πρωτοβουλίας στην ΕΟΚ μέ σκοπό την προστασία των έμπορικών στόλων της Βρεταννίας και της Εύρώπης.

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΙΔΙΩΤΕΣ

Συνεχίζεται στην Άγγλία ή «ιδιωτικοποίηση» των ναυπηγικών μονάδων του έθνικοποιημένου ναυπηγικού συγκροτήματος των British Shipbuilders.

Ένα από τά μεγαλύτερα ναυπηγεία του συγκροτήματος, τό πασίγνωστο «Swan Hunter» επί του ποταμού Tyne στη βορειοανατολική Άγγλία, δόθηκε για πώληση μέσω της Τράπεζας Lalarde Merchant Bank. Από φήμες που κυκλοφορούν προκύπτει ότι ως πιθανώτερος άγοραστής έμφανίζεται ή Τζένεραλ — Έλέκτρικ και κατά δεύτερο λόγο ή Βίκερς. Σημειωτέον ότι τό έν λόγω ναυπηγείο μόλις παρέδωσε στην Cunard τό πλοίο κοντέινερ «Ατλάντικ Κονβέγιερ» και έχει σχεδόν γεμάτο τό καρνέ των παραγγελιών του.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

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

MEMBERS OF:

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

Εξάλλου ύστερα από εβδομάδες αβεβαιότητας βαδίζει προς οριστική λύση η υπόθεση της πώλησης του έπισκευαστικού κέντρου του Φάλμουθ. Η άρχική προσφορά του συγκροτήματος Cencargo είχε υποστηριχθεί από τα Συνδικάτα και παρουσιάζε μεγάλες πιθανότητες αποδοχής, αλλά στο μεταξύ παρενέβη η εταιρία Appliedore/ Belway με καλύτερες προτάσεις και τελικά φαίνεται ότι θα γίνει δεκτή η προσφορά της που φθάνει το 1,75 εκατομ. λιρών.

Ανακοινώθηκε τέλος ότι η μηχανουργική εταιρία «Barclay Curle», που μέχρι τελευταία αποτελούσε μέλος του συγκροτήματος των British Shipbuilders, πουλήθηκε στη βρετανική βιομηχανία Langham.

ΠΡΟΣΥΠΟΓΡΑΦΟΜΕ

Ο Υπουργός κ. Γιώργος Κασιφάρας αρνήθηκε να επιτρέψει σε εκπροσώπους πολιτικού κόμματος (ΚΚΕ) να πραγματοποιήσουν πολιτικές συγκεντρώσεις και όμιλεις στις σχολές εμπορικού ναυτικού κατά τη διάρκεια των μαθημάτων. Καί δήλωσε απερίφραστα ότι οι σχολές δεν αποτελούν χώρο για πολιτικές αναμετρήσεις και κατά συνέπεια δεν μπορεί να γίνει καμία πολιτική όμιλη κατά τη διάρκεια των μαθημάτων. Προσυπογράφομε.

ΣΥΜΦΕΡΕΙ

Έχει διαπιστωθεί από ναυτιλιακές εταιρίες που κατευθύνουν εδώ τα πλοία τους για άνεφοδιασμό και αντικαταστάσεις πληρωμάτων ότι η διέλευση των πλοίων από ελληνικά λιμάνια με το καθεστώς τράνζιτ είναι ιδιαίτερα συμφέρουσα και αποτελεί έναν από τους τρόπους που οδηγούν αποφασιστικά σε οικονομίες που είναι τόσο απαραίτητες αυτή την εποχή. Κάπου κάπου όμως μας επισημαίνεται ότι παρά τις ρυθμίσεις που έχουν γίνει με ειδική εγκύκλιο του Υπουργείου και τις επανειλημμένες συστάσεις για εξυπηρέτηση του ελληνικού πλοίου, σε ορισμένες περιοχές ανακλύπουν προβλήματα τα οποία προέρχονται από την προσήλωση στους τύπους και την άγνοια της πραγματικότητας, αλλά και των ουσιαστικών συμφερόντων του τόπου. Έπειδή, λοιπόν, πέρα από την εξυπηρέτηση και την ωφέλεια του πλοίου ταυτόχρονα από τις διελεύσεις από τα ελληνικά λιμάνια ωφελείται και ο τόπος δεν θα διαστά-

σουμε να επισημάνουμε κάθε τέτοια και χωρίς ουσιαστική σημασία προσήλωση στους τύπους που το μόνο αποτέλεσμα που έχει είναι να δημιουργεί δυσμενές κλίμα και τίποτε άλλο.

ΟΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Με νεώτερη απόφαση των υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Ναυτιλίας απλυστεύονται ακόμη περισσότερο οι διαδικασίες για την υπαγωγή επενδύσεων ναυτικών στις διατάξεις του αναπτυξιακού νόμου 1262/82. Έτσι έφεξης ο ναυτικός υποχρεούται να καλύπτει μόνο το ελάχιστο ποσό συμμετοχής σε συνάλλαγμα που προβλέπεται για κάθε συγκεκριμένη επένδυση, σε περίπτωση απασχολήσεώς του σε πλοία με ξένη σημαία χρειάζεται πλέον βεβαίωση της ξένης εταιρίας για τον χρόνο ναυτολογησεώς του και όχι βεβαίωση της Υπηρεσίας Ναυτικών Μητρώων, η εισαγωγή του απαιτούμενου συναλλάγματος μπορεί να αποδεικνύεται και από τις κόκκινες αποδείξεις και τέλος δεν απαιτείται συμβολαιογραφική πράξη για τη σύσταση της επιχείρησεως που δημιουργούν με την επένδυσή τους οι ναυτικοί.

ΤΑ ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΑ

Τα υγραεριοφόρα δεξαμενόπλοια, περνώντας μέσα από δύσκολες φάσεις προσαρμογής και προόδου, εκπροσωπούν σήμερα τη νεώτερη ίσως βαθμίδα της ναυτιλιακής αναπτύξεως.

Έχουν περάσει 50 σχεδόν χρόνια από τότε που ναυπηγήθηκε το πρώτο δεξαμενόπλοιο ειδικά σχεδιασμένο για την παραλαβή βουτανίου. Στα μέσα της δεκαετίας του 50 οι νέες τεχνικές καταψύξεως αποτέλεσαν σημαντική πρόοδο και έδωσαν αφορμή για παραγγελίες υγραεριοφόρων μεγαλύτερης χωρητικότητας. Αλλά εκείνη που στάθηκε πολύ περισσότερο ανανεωτική ήταν η περίοδος 1959-60 με την εφαρμογή της υγροποίησης και φορτώσεως των φυσικών αερίων. Έτσι διαμορφώθηκαν οριστικά τα δεξαμενόπλοια των υγροποιημένων αερίων (LGC) με τις δύο βασικούς τύπους των LPG (υγροποιημένων αερίων πετρελαίου) και των LNG (υγροποιημένων φυσικών αερίων).

Εκτοτε ο στόλος των υγραεριοφόρων γνώρισε τεράστια ανάπτυξη και έφθασε να αριθμεί σήμερα 736 πλοία 15 περίπου εκα-

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Τό 1922 οι Ισπανοί θά γιορτάσουν κατά τον πιό έντυπωσιακό τρόπο τά 500 χρόνια από την ανακάλυψη της Αμερικής. Θά επαναλάβουν δηλαδή τό ταξίδι του Κολόμβου μέ τρία ιστιοφόρα, όμοια άκριβώς μέ τίς τρείς καραβέλες που τό 1492 διέσχισαν τόν Ατλαντικό ψάχνοντας γιά τίς μακρινές Ινδίες και βρήκαν μπροστά τους τήν άμερικανική ήπειρο.

Τά τρία σκάφη, «Σάντα Μαρία», «Νίνα» και «Πίντα», θά ναυπηγηθούν μέ τή μεγαλύτερη δυνατή πιστότητα, δεδομένου ότι σχέδια των Κολομβιανών πλοίων δέν έχουν βρεθεί και οι ναυπηγοί θά βασισθούν σε στοιχεία του ήμερολογίου που τηρούσε ό μέγας θαλασσοπόρος και σε σχέδια ιστιοφόρων του 17ου αιώνα. Τό σκάφος θά κατασκευασθεί από δρυ, ό ξαρτισμός από έλατο και ή διακόσμηση από πεύκο και καρυδιά. Η ξυλεία θά κοπεί κατά τήν πανσέληνο του προσεχούς Νοεμβρίου και θά ξεραθεί επί ένα χρόνο πριν άρχίσει ή ναυπήγηση.

Παρά τήν πιστότητα της ναυπηγήσεως και του έξοπλισμού, τά πλοία δέν θά παραλείψουν νά έφοδιασθούν μέ μερικά σύγχρονα όργανα ναυσιπλοίας και νά μειώσουν τό πλήρωμα ώστε νά ταξιδεύουν πιό άνετα. Μιά άλλη διαφορά είναι πως θά επιχειρήσουν τό ταξίδι κατά τή διάρκεια του χειμώνα γιά νά αποφύγουν τούς θερινούς κυκλώνες.

Αν λοιπόν όλα πάνε καλά, οι Ισπανοί θά ανακαλύψουν και πάλι τήν Αμερική. Αιτή τή φορά όμως όχι γιά χρυσάφι και σκλάβους, αλλά γιά νά τιμήσουν τόν μεγάλο θαλασσοπόρο, που — όπως έγραφαν οι τίτλοι της ευγενείας του — «δώρησε στην Ισπανία έναν όλόκληρο νέο κόσμο».

τομ. κ.μ., από τά όποια 662 LPG συνολικής χωρητικότητας 7.991.662 κ.μ. και 74 LNG συνολικής χωρητικότητας 6.571.755 κ.μ. Σε τόννάζ προηγείται ή Λιβερία και έπονται ή Ιαπωνία και ή Νορβηγία. Σε αριθμό πλοίων μάλιστα ή Ιαπωνία έρχεται πρώτη μέ 218 μονάδες. Η Ελλάς έμφανίζεται στον σχετικό πίνακα μέ 17 LPG 101.427 κ.μ.

PHONES: 875.4321, 321.7588
TELEX: 87517

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Σκέψεις... εξελίξεις... και προοπτικές...

Τό πρώτο πενθήμερο του Μαΐου πραγματοποιήθηκε στη Βόννη η 11η διάσκεψη κορυφής των επτά βιομηχανικών χωρών της Δύσεως, χωρίς ωστόσο να καταστεί δυνατό να καθορισθεί συγκεκριμένη ημερομηνία έναρξης ενός κύκλου πολυμερών διαπραγματεύσεων στα πλαίσια του ΓΚΑΤΤ (γενική συμφωνία για το εμπόριο και τους δασμούς).

Οι επτά ηγέτες συμφώνησαν να αρχίσει ένας νέος κύκλος διαπραγματεύσεων κατά το 1986, ενώ η κοινή διακήρυξη τονίζει ότι αποφασίσθηκε η επιβολή μιάς νομισματικής και δημοσιονομικής αusterής πειθαρχίας, για την επίτευξη σταθερών τιμών και μείωση του ύψους των επιτοκίων, καθώς και αύξησης των παραγωγικών επενδύσεων.

Τέλος, υπογραμμίσθηκε ο ρόλος και η βελτίωση της συνεργασίας ανάμεσα στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο και την Παγκόσμια Τράπεζα για τη προσαρμοσμένη χρηματοδότηση που είναι αναγκαία κατά περίπτωση στις αναπτυσσόμενες χώρες για να ξεπεράσουν τις δυσκολίες τους.

Δεκατέσσερα Ευρωπαϊκά Κράτη — οι δέκα χώρες της ΕΟΚ καθώς και η 'Ελβετία, Φινλανδία, Σουηδία και Νορβηγία — προχωρούν σε κοινή διπλωματική διαμαρτυρία για το καθεστώς του άκρατου προστατευτισμού που εφαρμόζουν τα περισσότερα 'Αφρικανικά κράτη στις θαλάσσιες μεταφορές τους.

Η κοινή διαμαρτυρία θα αποσταλλεί σε 25 κράτη που ασκούν πλέον προστατευτισμό, έχοντας δημιουργήσει πρακτορεία στο εξωτερικό και κατευθύνουν τα φορτία τους σε σκάφη που υπάγονται στο έθνικό τους νηολόγιο.

Σημαντική αύξηση εμφανίζουν τα αδιάθετα αποθέματα δημητριακών των ΗΠΑ, κυρίως λόγω μειωμένων πωλήσεων, ενώ οι

προοπτικές διαθέσεως τους δεν είναι πολύ αισιόδοξες, εκτός εάν η σοβιετική παραγωγή παραμείνει και κατά τη νέα περίοδο στα περιορισμένα επίπεδα της προηγούμενης.

Όλη η προσοχή των ασχολουμένων με τη ναυτιλία βρίσκεται στραμμένη προς την αμερικανική οικονομία, η οποία δυστυχώς δείχνει δημόσια ελαττώσεως του ρυθμού ανάπτυξεως που σημείωσε κατά το 1984.

Δεν πρέπει να αποκλείεται κάποια άνοδος των επιτοκίων του δολλαρίου για τη κάλυψη μέρους του αμερικανικού ελλείμματος και νέα προσέλευση συναλλάγματος ξένων επενδυτών, γεγονός που θα επιδράσει αρνητικά στη ναυτιλιακή σκηνή.

Υποτονικότητα είναι το κύριο γνώρισμα του ναυπηγικού τομέα με αποτέλεσμα τη παροχή πολύ δελεαστικών τιμών, ενώ οι Νοτιοκορεάτες ζητούν από τη κυβέρνησή τους να μειωθούν τα επιτόκια νέων κατασκευών στο 8% ετησίως.

Οι 'Ιάπωνες έχουν προσαρμόσει πλέον τις τιμές τους στα επίπεδα εκείνων που προσφέρουν οι Νοτιοκορεάτες, με αποτέλεσμα «πάνταξ» μπάλκερ να προσφέρεται έναντι 3,25 δισεκ. γιέν και σκάφος 37.000 τόν. d.w. με φορτωτήρες έναντι 2,75 δισεκ. γιέν.

Στη Νότιο Κορέα τα ναυπηγεία «Σαμσούγκ» ανέλαβαν τη ναυπήγηση μεγάλου μπάλκερ κάρριερ τών 180.000 τόν. d.w. έναντι τιμής 22 εκατ. δολλαρίων, ενώ «Ελληνας» απέκτησε έτοιμοπαράδοτο σκάφος τών 37.000 τόν. d.w. από άκυρωθείσα παραγγελία στην τιμή τών 8,6 εκατ. δολλαρίων τοίς μετρητοίς.

Το επόμενο δίμηνο αναμένεται μία σαφής υποχώριση του ρυθμού διαλύσεως πλοίων και κάποια πτώση των τιμών, καθώς η Κίνα δεν αναμένεται να επανεισέλθει στην αγορά από το 'Ιουλί, ενώ ακόμη υπάρχει συμφό-

ρηση τοννάξ στη Νότιο Κορέα και στη Φορμόζα.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι κατά το πρώτο 4μηνο του 1985 διαλύθηκαν στα διαλυτήρια της Φορμόζας, της Κίνας και της Νότιας Κορέας 28 μεγάλα δεξαμενόπλοια, μεγέθους άνω των 200.000 τόν. d.w., συνολικής χωρητικότητας 7.467.156 τόνων. Από τα σκάφη αυτά όκτω άνηκαν σε «Ελληνες και άνερχονταν σε 2.021.884 τόν. d.w.

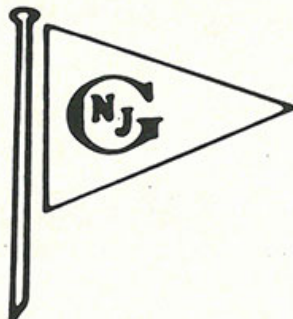
Σε πρόσφατες δηλώσεις του ο ύπουργός πετρελαίων της Σαουδαράβιας Σελίχης Γιαμανί διαβλέπει ότι η αγορά του πετρελαίου θα παραμείνει σε αστάθεια κατά το προσεχές δίμηνο, χωρίς να αναμένεται κάποια ουσιαστική ζήτηση για την αναπλήρωση αποθεμάτων των εταιρειών πετρελαίου.

Η άποψη αυτή συμπίπτει με τις προβλέψεις και άλλων ειδημόνων της αγοράς, οι οποίες διατείνονται ότι οι τιμές του μαύρου χρυσού πολύ δύσκολα θα αποφύγουν την πτώση, η οποία θα επιδράσει θετικά στους ναύλους των δεξαμενοπλοίων. Αξίζει να σημειώσουμε ότι η κατανάλωση πετρελαίου στις χώρες μέλη του ΟΟΣΑ μειώθηκε κατά 1% κατά το πρώτο τρίμηνο του 1985 και κυμάνθηκε περί τα 36 εκατομ. βαρέλια την ημέρα.

Η «'Ιντερτάνκο» προωθεί μέσω των 'Ηνωμένων 'Εθνών την πρόταση για την χρησιμοποίηση VLCC για τη μεταφορά πόσιμου νερού προς τις περιοχές που πλήττονται από ξηρασία.

Σύμφωνα με τις σκέψεις της 'Ενώσεως των 'Ανεξάρτητων 'Εφοπλιστών Δεξαμενοπλοίων προτείνεται η χρησιμοποίηση περί τών 50 VLCC τα οποία θα μεταφέρουν νερό από τη Νορβηγία, ΗΒ, 'Ολλανδία, 'Ισπανία, Νοτ. Γαλλία, δυτική ακτή Καναδά και ανατολ. ακτή ΗΠΑ, περιοχές όπου βρίσκεται παροπλισμένος ένας σεβαστός αριθμός δεξαμενοπλοίων, με συνολική διαπάνη της τάξεως τών 500 εκατ. δολλαρίων ετησίως.

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

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



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

LONDON

TROODOS

SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER

OLD BROAD STREET

LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS

SHIPPING AGENCIES (USA) INC

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

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

‘Η ἀλληλογραφία μας

Ο ΚΑΛΟΣ ΠΟΙΜΗΝ... ΤΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΤΟΥ ΝΑΤΟ!!

Μέ ἐπιστολή του πρὸς τὸν ὑπουργὸν Ἑμπ. Ναυτιλίας, ἡ ὁποία ἀκολουθεῖ, ὁ πλοίαρχος κ. Α. Τσεβᾶς ἀπαντᾷ σχετικὰ μὲ τὸ θέμα τῶν δαπανῶν τοῦ ΝΑΤ γιὰ τοὺς ὑπαλλήλους του.

Ἀξιότιμε κ. Ὑπουργέ,

Εἰς τὴν ἀπὸ 18.3.85 δημοσιευθεῖσαν εἰς «Ν.Χ.» ἐπιστολήν σας, μάς λέτε ἡ δὲν μάς λέτε:

1) Τὸ ΝΑΤ εἶναι κρατικὴ ὑπηρεσία, ὁπότε τὸ Κράτος (!), τὸ ἔρρημο αὐτὸ κράτος, θὰ πρέπει νὰ καταβάλει τίς ἐν γένει δαπάνες τοῦ ΝΑΤ καὶ ἀσφαλῶς τῶν λεωφορείων διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ὑπαλλήλων του «ποὺ διαμένουν εἰς ἀπομεμακρυσμένες περιοχὲς τῆς Πρωτεύουσας κτλ». Δηλαδὴ πόσο μακριὰ εἶναι αὐτὲς οἱ περιοχὲς; Πού σημαίνει ὅτι δὲν καλύπτονται συγκοινωνιακῶς, ὁπότε καὶ ὁ λόγος τῆς διὰ τὸ ΝΑΤ δαπάνης.

Μὴ λησμονεῖτε ὅτι ὅλη ἡ Ἀττικὴ — ὅχι ἡ Πρωτεύουσα — καλύπτεται συγκοινωνιακῶς, καὶ μάλιστα μὲ ΔΩΡΕΑΝ μεταφορὰ διὰ τῶν Ἀστικῶν Λεωφορείων ἀπὸ 05.00 - 08.00 ὥρες.

Ἐπαυτοῦ λοιπόν, θὰ ἦτο χρήσιμον, καὶ εἰς στήριξιν τῶν καλοπροαίρετων ἀπόψεών σας — ἀφοῦ ὑπογράψατε τὴν ἐπιστολήν — νὰ γνωρίσετε εἰς τοὺς ναυτικούς: α) Πόσοι ἐπιβάτες διακινούνται ἡμερησίως; β) Ποῖαι αἱ ἀκολουθούμεναι διαδρομαί; γ) Πόσο τὸ κόστος ἀνά ἐπιβάτην καὶ διαδρομὴν; Διότι εἶναι πιθανόν νὰ στοιχίζει ἐθνηνότερον ἢ ἀπὸ μέρους τῶν κ.κ. ὑπαλλήλων χρησιμοποίησις ΤΑΞΙ, ἐξόδους τοῦ ταλαίπωρου ΝΑΤ. Πρὸ ἡμερῶν, συμπτωματικὰ, τὸ πολυτελὲς λεωφορεῖον τοῦ ΝΑΤ ΖΧ9613 τὸ ὁποῖον συνήντησα εἰς τὸ ὕψος τῆς Πλατείας Ἀλεξάνδρας — ἀρα μόλις εἶχε ξεκινήσει — ἔφερε μόνον καθημένους, δηλ. σαφὲς ὑπερπολυτέλεια διὰ τὰς συγκοινωνίας μας εἰς ὥρας αἰχμῆς (ὥρα 15.30 περίπου). Ἡ διαδρομὴ τοῦ ἐγένετο μέσω Τουρκοκλίμανου (προφανῶς τὸ Τουρκοκλίμανο νὰ περιλαμβάνεται εἰς τὴν Ἀγρον ... τῶν λεωφορείων τοῦ ΝΑΤ) καὶ ἐνεφανίσθη πάλιν εἰς Ν. Φάληρον μέσω Μυρτιδιωτίσσης.

Δὲν ἠκολούθησε τὸ περιφερειακὸν δρόμον τῆς Καστέλλας, οὔτε τὴν ὁδὸν Τζαβέλλα. Συνεπῶς ἀπεβίβασεν ἐπιβάτην στὸ Τουρκοκλίμανο.

2) Ποῖος ἀμφισβητεῖ τὸ νομότυπον τῆς ἀποφάσεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ ΝΑΤ καὶ διατὶ τὸ ἀναφέρει; Ἀλλὰ καὶ ποῖος ἐκ τῶν ἀπὸ 10ετιῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυτικῶν ἡδυνήθη νὰ ἀρνηθῇ τὴν ψήφον του, ἀφοῦ γνωστὸν εἶναι μετὰ τῶν ἄλλων ὅτι ἡ παρά τῷ ΝΑΤ συμμετοχὴ σημαίνει καὶ κάποιαν εἰς μέταλλον ἀπολαβὴν. Ἀλλωστε ὁ ἀρνούμενος ψήφον δὲν «παρετίθεται»;

Πέραν αὐτῶν οἱ καθαυτοὶ ναυτικοὶ διὰ προφανεῖς σκοποὺς οὐδέποτε εἶχαν τὴν πλειοψηφίαν εἰς τὸ Δ.Σ. Ἐσχάτως, μάλιστα, λέγεται, ὅτι προσετέθησαν 2 ἀκόμη μέλη — ΜΗ ΝΑΥΤΙΚΟΙ — εἰς καταφανῆ πλεονέκτησιν ἀπο-

δυνάμωσιν τῆς παρά τῷ ΝΑΤ γνώμης τῶν ναυτικῶν.

3) Πόσα χρήματα — ἑκατομμύρια καὶ πότε — ἐστοίχησαν τὰ δύο λεωφορεῖα καὶ πόσον ἔχει στοιχίσει ἡ μέχρι σήμερον λειτουργία τῶν; Φόβος θὰ μάς καταλάβῃ ἀπὸ τὴν γνώσιν τῶν ἀριθμῶν.

Ὅλα λοιπὸν ἐγένοντο νομοτύπως καὶ κατὰ τάξιν!!!

4) Ἐνῷ ἐδέχθηκε τὴν κατάργησιν τοῦ άρθρου 23 τοῦ Νόμου 792/780 «περὶ αὐτομάτου ἀναπροσαρμογῆς τῶν συντάξεων» μὲ τὸ ποσοστὸν τῆς αὐξήσεως τοῦ τιμαριθμοῦ, ἐλησμονήσατε ὅτι τοῦτο ἦτο ἰσχυρὸν καὶ σοβαρότατον «κεκτημένον δικαίωμα» τῶν ναυτικῶν. Πῶς ἀραγε νὰ δικαιολογούνται δύο διαφορετικαὶ ἐνέργειαι ἡ μήπως οἱ ναυτικοὶ ἔχουν νηπιακὴν νοημοσύνην;

Ἐξ ἀντικειμένου δὲν ἡμπορεῖτε (ὅχι δὲν θέλετε) νὰ συμφωνήσετε μὲ τὴν αὐξήσιν τῶν συντάξεων τῶν Πλοίαρχων κτλ. εἰς τὸ ὕψος τοῦ 80% διότι δὲν ὑπάρχον χρήματα. Ἐξηγήθησαν!!

Κατηγορίες διαφορῶς λαμβάνουν μὴ δικαιουμένως συντάξεις εἰς βάρος ἐκείνων ποὺ πιστὰ πληρώνουν. Ἀκόμη καὶ πρὸς τοὺς ἐπαναπατριζομένους κοσμοδιορθωτὰς τὸ ΝΑΤ χαρίζει συντάξιμα χρόνια.

Θὰ ἦτο λοιπὸν σκόπιμον καθήκον — ἂν μὴ τί ἄλλο — νὰ εἰσηγηθῇ τὴν κατάργησιν ὁλων αὐτῶν τῶν σκανδαλωδῶν παραχωρήσεων — δαπανῶν λέγοντας εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους: «αὐτὸ μπορῶ νὰ κάμω. Χρήματα δὲν ὑπάρχουν, ἀρα πρέπει νὰ γίνουν οἰκονομίαι».

Δὲν εὐθύνεσθε διὰ τὰ ἀπὸ ἄλλους κακῶς γενόμενα. Οὐδεὶς τὸ ἀρνεῖται. Ἡ ἀπὸ μέρους σας ὁμῶς ὑπεράσπισις «κεκτημένων δικαιωμάτων» εἰς ἐποχὴν καταφανοῦς δυσπραγίας τῶν οἰκονομικῶν τοῦ ΝΑΤ εἶναι διὰ τοὺς ναυτικούς πράξις τουλάχιστον ἀδικος.

Οἱ ναυτικοὶ εἶναι βέβαιοι ὅτι προσωπικῶς ἀποκλείεται νὰ συμφωνεῖτε, ἀνεξαρτήτως τῆς υπογραφείσης ἐπιστολῆς.

Τὸ ΝΑΤ ὅπως θὰ ἔχετε διαπιστώσει ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι ἀμπελὶ ἀφραχτό. Ξένα χρήματα σπαταλῶνται πάντα μὲ νόμιμον κάλυψιν.

Ἡ εἰδησις περὶ τῆς ἀμοιβῆς «τῆς ἱστορίας

τοῦ ΝΑΤ» ἔχει γραφῇ εἰς τὸ τότε ἐκδιδόμενον περιοδικὸν ΜΕΝΤΩΡ, καταθορυβήσασα τὴν τότε διευθύνσιν τοῦ ΝΑΤ διότι ἀναμφίβολα ἐπρόκειτο περὶ χαριστικῆς παροχῆς καὶ τὸ σκάνδαλον τὴν ἐφόβησεν. Στὰ «ψιλὰ» τοῦ ΜΕΝΤΩΡΟΣ ἀνεγράφη καὶ «γιά ψιλὰ γράμματα» ἐπρόκειτο. Θέλετε περισσότερες λεπτομέρειες; Γιά ἕνα πράγμα οἱ πραγματικοὶ ναυτικοὶ παραμένουν βέβαιοι: Ἄν ἐγένετο διαχειριστικὸς καὶ Διοικητικὸς ἔλεγχος τῶν ἀπὸ 1945 μέχρι σήμερα πεπραγμένων τοῦ ΝΑΤ, θὰ ἔπρεπε νὰ φυλακισθοῦν καὶ τὰ ὅσα τῶν τεθνεώντων.

Τέλος οὐδεὶς, ἀπολύτως οὐδεὶς, ἐξυγίανεν τὸν χῶρον ἡ ἐπροστάτευσεν τοὺς ἄμεινον ναυτικούς. Ὑπουργοὶ ἔρχονται καὶ παρέρχονται. Οὐδεὶς κατέλιπε ἔργον σημαντικὸν εἰς κάποιον ἐστω τομέα.

Ἐνῷ διὰ τοὺς ὑπαλλήλους ὅλοι ἐφρόντιζαν.

Μὴ ξεχνᾶτε ὅτι οἱ ναυτικοὶ πλήθος ἐλπίδων ἐξέθρεψαν κοντὰ σας. Ὑπελόγησαν εἰς τὴν ἐξυγίανσιν ἡ τῆς ἄλλως πῶς συσσωρευμένης ἀπὸ ἐτῶν λιπασματικῆς ὀλης ἐκκαθάρισιν.

Ὑπάρχει ἀκόμη καιρὸς. Δὲν εἶναι μόνον οἱ ὑπάλληλοι ἀξιοὶ τῆς προστασίας σας. Εἶναι πρωτίστως οἱ ναυτικοὶ: «Μία Ποίμνη καὶ εἰς ὁ Ποιμὴν».

Ἄν δὲν διορθώσετε τὰ τοῦ ΝΑΤ, τότε οἱ ναυτικοὶ δικαίως θὰ λέγουν: «Ὁ Ποιμὴν ὁ καλὸς τὴν ψυχὴν αὐτοῦ ὑπὲρ τῶν προβάτων (ἐν προκειμένῳ μόνον διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τοῦ ΝΑΤ) — ἔθεσεν».

Σὰς εὐχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν
Α. ΤΣΕΒΑΣ
Πλοίαρχος

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ

Κύριε Διευθυντά,

Τελειώνοντας τὴν ἐξάμηνον δοκιμασίαν τῆς ἐπαγγελματικῆς μου ἐπιμορφώσεως στὸ ΚΕΣΕΝ διὰ τὴν ἀπόκτηση διπλώματος πλοίαρχου Α' (10/11/84 — 22/4/1985) θεωρῶ καθήκον μου νὰ εὐχαριστήσω δημοσίως τοὺς κάτωθι καθηγητὰς: Α) Μπροῦσαλη Ε., Τεχνικὲς γνώσεις, Β) Garby Michael, Ἀγγλικῶν, Γ) Ἀλιβιζάτο Βασ., Ναυλοσύμφωνα καὶ Δ) Γρυλάκη Νικ., Μετεωρολογία. Ἐκφράζοντας οὕτω τὴν προσωπικὴ μου εὐγνωμοσύνη πρὸς τὰ άτομά τους, διότι ἀπὸ αὐτοὺς πράγματι ἀπέκτησα καὶ συμπλήρωσα ἐπαγγελματικὰς γνώσεις μεγάλης πρακτικῆς σημα-

" SACORAFOS "

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

οίας για την περαιτέρω ικανοποιητική άσκηση των καθηκόντων μου σαν 'Αξιωματικός 'Εμπορικού Ναυτικού.

Όμοιολογώ δε δημοσίως ότι χωρίς την διδασκαλία αυτών των ανθρώπων ή περίοδος της φοιτήσεώς μου θα ήταν μάλλον άπώλεια χρόνου και χρημάτων.

Οι καθηγητές αυτοί αν και έδιδασκαν θέματα δύσκολα και όρισμένα έξ αυτών πρωτόγνωρα (π.χ. Στοιχεία Ναυπηγικής — 'Ερμηνεία όρων Ναυλοσυμφώνου) και τό σπουδαιότερο σέ άκροατήριο τό όποιο δυστυχώς έστερείτο της αναλόγου ύποδομής, έν τούτοις μέ τίς συναρπαστικές παραδόσεις τους κατάφεραν νά μάς μεταδώσουν αυτά πού μάς έλεγαν, νά μάς κινήσουν τό ένδιαφέρον για την χρησιμότητά τους, τό σημαντικότερο δε νά μάς κάνουν νά συνειδητοποιήσουμε τό μέγεθος της άγνοίας μας και τέλος νά μάς ύποδείξουν τόν τρόπο της πρακτικής τους έφαρμογής πρós όφελος τόσον της προσωπικής ασφάλειας όσον και της επαγγελματικής μας κατοχυρώσεως.

'Αναμφισβήτητο ό τρόπος διδασκαλίας τους, ή πείρα τους σαν εκπαιδευτικών αλλά πρó πάντων οι βαθιές γνώσεις τους επί των θεμάτων πού έδίδασκαν ήσαν κατά την γνώμη μου στοιχεία της έπιτυχίας τους.

Είλικρινά λυπάμαι πού δέν μπορώ νά έχω την ίδια γνώμη και για τούς ύπολοίπους καθηγητές παρά τίς φιλότιμες προσπάθειες πού κατέβαλαν σχεδόν όλοι τους.

Βεβαίως μεγάλο μέρος της ευθύνης για την σωστή έπιμόρφωση των συναδέλφων φέρει τό μέχρι σήμερα έφαρμοζόμενον σύστημα εκπαίδευσής τό όποιο παρουσιάζει πολλές ατέλειες και ταλαιπωρεί άσκοπα τόσον τούς εκπαιδευτές όσον και τούς εκπαιδευμένους.

Γι' αυτό και προτείνω, από την σκοπιά πάντοτε τού μετεκπαιδευόμενου μαθητού των 35-40 ετών όπως ληφθούν τά κάτωθι μέτρα κατά σειρά σπουδαιότητας:

1) Προσοχή μεγάλη στόν τρόπο έπιλογής των καθηγητών. Δέν είναι άρκετό κριτήριο οι γνώσεις πού πιθανόν νά έχουν όρισμένοι έξ αυτών αλλά ή ικανότητά τους νά τίς μεταδώσουν.

2) Από την ύλη πού διδασκόμεθα για την άπόκτηση διπλώματος πλοίαρχου Α' πρέπει νά καταργηθούν τά μαθήματα: α) Ναυτιλίας έκτός από τίς άσκήσεις παλιρροιών, β) 'Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας, γ) Διεθνής Κώδιξ άποφυγής συγκρούσεως και δ) 'Υποτυπώσεις και φορτώσεις.

Νά μειωθεί δε ό χρόνος διδασκαλίας του Ναυτικού Δικαίου και Μετεωρολογίας κατά τό ήμισι. 'Ο χρόνος πού θά έξοικονομηθεί νά προστεθεί: α) Στά 'Αγγλικά πού είναι άπαραίτητα και ύστερούμε σχεδόν όλοι. β) Νά καθιερωθεί μία σειρά μαθηματικών άνευ έξετάσεων, προσαρμοσμένα είδικά για την κατανόηση των τεχνικών γνώσεων και της ευστάθειας έπίσης σπουδαιών μαθημάτων γ) Στήν έρμηνεία των όρων Ναυλοσυμφώνου και φορτωτικών. δ) 'Αν είναι δυνατόν νά δοθούν όρισμένες ώρες για τό management τό όποιο πρέπει νά καθιερωθεί σαν μάθημα.

3) Τό έπίπεδο στό όποιο θά διδάσκονται τά μαθήματα πρέπει νά καθορίζεται από όρισμένους συντελεστές σπουδαιότεροι των όποιων είναι ή πνευματική — επαγγελματική ύποδομή των διδασκόμενων. Δέν πρέπει όμως νά έπιτραπεί σέ κανένα καθηγητή νά ύποβαθμίζει ή αναβαθμίζει τό μάθημα ανάλογα μέ τίς προσωπικές του άντιλήψεις.

4) Νά δίδεται ή δυνατότητα στους σπουδαστές εκείνους οι όποιοι έτυχε νά γνωρίζουν την ύλη ενός ή περισσοτέρων μαθημάτων νά έξετάζονται άμέσως σ' αυτά τόν δε χρόνο πού θά διέθεταν για την παρακολούθησή τους νά έχουν την δυνατότητα νά τόν άφιερώσουν σέ άλλα μαθήματα πού πιθανόν θά έχουν περισσότερες έλλείψεις.

5) Νά ύπάρχει άρχείο στην διάθεση των σπουδαστών μέ όλες τίς έρωτήσεις πού έ-

χουν τεθεί στους διαγωνισμούς των προηγούμενων ετών.

6) Νά άποκτήσει ή σχολή βιβλιοθήκη όπου θά ύπάρχουν έκτός των κυριότερων Ναυτιλιακών συγγραμμάτων άν όχι όλα, τουλάχιστον τά σπουδαιότερα ναυτιλιακά περιοδικά και έφημερίδες πού έκδίδονται στην 'Αγγλική γλώσσα.

7) Νά διοργανώνονται όμιλεις και συζητήσεις επί θεμάτων πού άφορούν γενικά την ναυτιλία (οικονομικών, τεχνικών, οργανωτικών κλπ.) από καθηγητές της σχολής, από συναδέλφους πλοίαρχους και μηχανικούς, από αυτούς πού εργάζονται σέ ναυτιλιακά γραφεία και γενικά από όλους εκείνους πού έχουν σχέση μέ την Ναυτιλία.

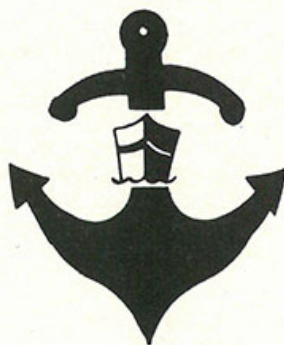
8) Νά καθιερωθεί τό ταχύτερο ένα άνεξάρτητο σύστημα συνεχούς διδασκαλίας (ύπό μορφή σεμιναρίων) των 'Αγγλικών, της Διαμήκους άντοχής και ευσταθείας, της έρμηνείας όρων Ναυλοσυμφώνου και φορτωτικών και τού management.

Τά Σεμινάρια αυτά θά μπορούν νά παρακολουθούν όλοι οι συνάδελφοι άνεξαρτήτως βαθμού κατά τόν ελεύθερο χρόνο πού διαθέτουν όταν εύρίσκονται έκτός πλοίων, άπηλλαγμένοι από τός άγχος των έξετάσεων και της ύποχρεωτικής προσελεύσεως.

Μόνο μέ τόν τρόπο αυτό θά άποκτήσουμε γνώσεις άπαραίτητες για την επαγγελματική μας κατοχύρωση και θά έχουμε αύξημένες πιθανότητες νά προσληφθούμε σέ ναυτιλιακά γραφεία προσφέροντας (πραγματικές) ούσιαστικές ύπηρεσίες στην έταιρία πού θά μάς προτιμούσε και στην 'Εμπορική Ναυτιλία γενικότερα.

Μετά τιμής
ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ ΣΤΑΥΡΟΣ
Πλοίαρχος Α'

'Αθήνα 7 Μαΐου 1985



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA

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

"SERVING ALL PHILIPPINE MAJOR PORTS"



ΣΥΝΑΝΤΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ BIMCO ΣΤΟΝ ΑΓΙΟ ΦΡΑΓΚΙΣΚΟ 29.4 - 3.5.1985

Τού κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Η BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) είναι ο μεγαλύτερος ιδιωτικός ναυτιλιακός Όργανισμός στον κόσμο. Ίδρύθηκε το 1905 και έχει ως Μέλη 935 Πλοιοκτήτες (που εκπροσωπούν 11.060 πλοία, 300 εκατομμύρια τόννων περίπου), 1.788 Ναυλομεσίτες και 51 Ναυτιλιακές Ένώσεις και Clubs, από 100 χώρες.

Η χρησιμότητα της BIMCO είναι πολλαπλή, ή σπουδαιότερη όμως ύπηρεσία της, συνίσταται στην έγκαιρη και υπεύθυνη πληροφόρηση των Μελών της γύρω από σπουδαία θέματα των θαλασσίων μεταφορών, που έχουν σχέση με την ομαλή και αποτελεσματική διαχείριση του πλοίου. Τέτοια θέματα είναι ενδεικτικά:

— Οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει το πλοίο στα διάφορα λιμάνια, λόγω αυθαιρεσιών των Φορτωτών/ Παραληπτών/ λιμενικών και άλλων Αρχών, που παραβιάζουν τους νόμους ή τους όρους Ναυλοσυμφώνων και Φορτωτικών.

— Η αύξηση της αναξιοπιστίας στον χώρο των Ναυλωτών αλλά και των Διαχειριστών πλοίων.

— Η έπισημανση «δρων-παγίδων» μέσα στα Ναυλοσύμφωνα και τις Φορτωτικές και η ενημέρωση πάνω στις σοβαρές συνέπειες που μπορούν να έχουν για τον Πλοιοκτήτη.

— Οι παράλογες, υπέρογκες και χωρίς προειδοποίηση αυξήσεις των εξόδων στα διάφορα λιμάνια.

— Η έπιβολή υπερβολικών προστίμων και φόρων σε βάρος του πλοίου.

Όλα αυτά περιλαμβάνονται στην δραστηριότητα της BIMCO, ή οποία μεθοδικά και συστηματικά παρακολουθεί, μελετά και καταγράφει, έτσι ώστε τα Μέλη της να έχουν έγκαιρα τις πληροφορίες που χρειάζονται, προκειμένου να αποφασίσουν για το κλείσιμο μιάς συμφωνίας. Για τον σκοπό αυτό τηρείται και κυκλοφορεί στα Μέλη σειρά πληροφοριακών εγγράφων και εντύπων, ένα δε από τα σπουδαιότερα είναι το «REFERENCE REGISTER» όπου καταγράφονται τα κρούσματα αναξιοπιστίας.

Πέρα όμως από την πληροφόρηση, η BIMCO παίρνει συχνά θέση και προβαίνει σε διαβήματα προς Κυβερνήσεις και Όργανισμούς, όταν νομίζει ότι τα έμπορικά συμφέ-

ροντα της Ναυτιλίας γίνονται άντικείμενο άδικης μεταχείρισης.

Στην πρόσφατη συνάντηση των Μελών της BIMCO εξετάστηκαν τα παραπάνω θέματα, ανταλλάχθηκαν απόψεις, έγιναν ανακοινώσεις και διαβάστηκαν εκθέσεις διακεκριμένων παραγόντων της Ναυτιλίας, επάνω σε σοβαρά προβλήματα που απασχολούν σήμερα το πλοίο, όπως η πορεία της Ναυλαγοράς, ή δραστηριότητα στις θαλάσσιες μεταφορές κατά γεωγραφικές περιοχές, οι προβλέψεις για το μέλλον, ή όλοένα αυξανόμενη δραστηριότητα του Προστατευτισμού και ή ανησυχία γύρω από αυτό το θέμα, πού, κατά γενική όμολογία, έμποδίζει την αποκατάσταση της έλευθερίας στις θαλάσσιες μεταφορές, ώστε να μπορέσει να δει το πλοίο καλύτερες μέρες. Προϋπόθεση όμως για την έπιτευξη αυτού του σκοπού είναι ή έπικράτηση της άρχης «Έλεύθερο Έμπόριο — Έλεύθεροι Όκεανοί», όπως τονίστηκε χαρακτηριστικά στο συνέδριο.

Οι συζητήσεις κάλυψαν εκτός των άνωτέρω και όλο το φάσμα των προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα ή Ναυτιλία, καθώς και τις πιθανές έξελξεις. Οι πληροφορίες, οι σκέψεις και τα συμπεράσματα που διατυπώθηκαν στο Συνέδριο αυτό έδωσαν την ευκαιρία σ' όλους όσους συμμετείχαν να προβληματιστούν και να προσανατολιστούν προς μιά άναθεωρημένη οικονομική στρατηγική πού θα πρέπει να ακολουθήσουν, εν όψει της σημερινής πραγματικότητας. Δόθηκε άκόμα ή ευκαιρία στους Συνέδρους, κατά την διάρκεια των διαφόρων εκδηλώσεων, να γνωριστούν και να συζητήσουν θέματα συνεργασίας.

Τό Συνέδριο έγινε κάτω από την προστασία του Κυβερνήτη της Καλιφόρνιας, κ. George Deukmejian, και μίλησαν, εκτός από Μέλη του Προεδρείου της BIMCO, διακεκριμένοι έφοπλιστές, εκπρόσωποι Άμερικανών Ναυλωτών καθώς και ο Πρόεδρος της BANK OF AMERICA.

Τό μένυμα, γενικά, για τό παρόν και τό μέλλον της Ναυτιλίας δέν ήταν αισιόδοξο. Υπογραμμίστηκαν ιδιαίτερα οι δυσκολίες για τον περιορισμό της πλεονάζουσας χωρητικότητας (over-tonnaging) και του προστατευτισμού, πού είναι σήμερα οι μόνιμοι «έ-

φιάλτες» του έφοπλισμού. Διαμορφώθηκε έπίσης ή κοινή αντίληψη, ότι, παρά τις αντίθεσεις συμφερόντων, χρειάζεται συνεργασία όλων των παραγόντων της Ναυτιλίας, για να αντιμετωπιστεί αποτελεσματικά ή κατάσταση και να βρεθεί διέξοδος από την κρίση.

Τονίστηκε άκόμα ή σπουδαιότητα της περιοχής του Ειρηνικού, με τον όλοένα αυξανόμενο όγκο των θαλασσίων μεταφορών της, και διατυπώθηκε ο άφορισμός ότι: «Η Μεσόγειος άνήκει στην Ίστορία, ο Άτλαντικός στο παρόν και ο Ειρηνικός στο μέλλον».

Τό έπόμενο Συνέδριο της BIMCO, κατόπιν Έλληνικής προτάσεως, αποφασίστηκε να γίνει στην Άθήνα τον Μάιο του 1987. Θά είναι ένα άξιοσημείωτο γεγονός, γιατί προβλέπεται να προσέλθουν περίπου 1.000 Μέλη από διάφορες χώρες. Πρέπει λοιπόν να γίνει για τον σκοπό αυτόν ή κατάλληλη προετοιμασία. Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών πρέπει άσφαλώς να παίξει σημαντικό ρόλο στην όργάνωση διαφόρων εκδηλώσεων, με την ευκαιρία αυτή. Κατάλληλοι Έλληνες όμιλητές θά πρέπει να έπιλεγούν για να εκφράσουν τις θέσεις τους σε θέματα της Έλληνικής και της διεθνούς Ναυτιλίας.

Στό Συνέδριο του Άγίου Φραγκίσκου, ή συμμετοχή των Έλλήνων ήταν άτυχώς περιορισμένη, σε σύγκριση με τό εκπροσωπούμενο στην BIMCO τονάζ μας (σημ.: Η Έλλάδα είναι άνάμεσα στις χώρες με την μεγαλύτερη συνεισφορά στην BIMCO).

Συγκεκριμένα, από την πλευρά των Έλλήνων Πλοιοκτητών παρέστησαν οι κ.κ. Ν. Κοτζιάς, Μ. Σκούφαλος και ο γράφων, από δέ την πλευρά των Έλλήνων Ναυλομεσιτών οι κ.κ. Μ. Πουλμέντης, Γ. Γεωργόπουλος, Ί. Κινδύνης και Δ. Βερναρδάκης.

Ένόμισα χρήσιμο να δώσω την άνωτέρω σύντομη περιγραφή των «συμβάντων» στο Συνέδριο του Άγίου Φραγκίσκου, γιατί πιστεύω ότι έξ αίτίας της διεθνούς δυσμενούς θέσεως της ναυτιλίας, είναι περισσότερο άπό ποτέ άλλοτε άναγκαίο για τον Έλληνικό Έφοπλισμό να πληροφορείται άμεσώτερα τις παγκόσμιες τάσεις και κατευθύνσεις στο χώρο της Πλοιοκτησίας, ώστε να άποφευχθούν άδέξιοι χειρισμοί και να ακολουθηθεί όσο τό δυνατόν όρθώτερος προσανατολισμός.

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/8363

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221564 TSOKALIS

Telexes: 23867 OR 21017 FAROS - AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 886, 5th Floor,
1057 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία καί 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
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

‘Ολόκληρη ή ἐγκύκλιος γιά τόν τρόπο διενεργείας τῶν ἐκτάκτων ἐπιθεωρήσεων

‘Από συνομιλίες στήν ‘Ακτὴ Μιαούλη προκύπτει ὅτι δὲν ἔχει ὑπάρξει ἡ ἐνημέρωση πού ἔπρεπε ἀναφορικά μέ τό περιεχόμενο τῆς ἐγκυκλίου τοῦ ‘Υπουργείου ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας γιά τόν τρόπο διενεργείας τῶν ἐκτάκτων ἐπιθεωρήσεων τῶν πλοίων, στήν ὁποία τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἶχαν ἀναφερθεῖ στό τεῦχος τῆς 15ης Μαρτίου μέ τόν «Νέα διάσταση», γιατί πραγματικά μέ τήν ἐγκύκλιο αὐτή ὑπάρχει πλέον μία νέα διάσταση στή συνεργασία τῆς διοικήσεως — καί στή συγκεκριμένη περίπτωση τοῦ διοικητικοῦ φορέα — μέ τούς δύο κύριους παράγοντες τῆς Ναυτιλίας, τόν ἐφοπλισμό καί τούς ναυτικούς.

‘Από τίς ἴδιες συνομιλίες προκύπτει ὅτι ἡ ἐγκύκλιος αὐτή ἡ δὲν ἔχει κοινοποιηθεῖ στά μέλη τῆς ‘Ενώσεως ‘Ελλήνων ‘Εφοπλιστῶν ἢ, ἂν κοινοποιήθηκε, δὲν ἔχει ἐπισημανθεῖ, ὅπως θά ἔπρεπε, κατά τήν ἀντίληψή μας, αὐτό πού ἔχομε ἤδη ἐπισημάνει ἐμεῖς καί ἐπαυλαμβάνομε ἀνωτέρω.

‘Επειδή, λοιπόν, δὲν ἔχει ὑπάρξει ἡ ἐνημέρωση πού ἔπρεπε καί ἀκριβῶς ἀπό ἐκείνους πού ἔχουν τήν εὐθύνη νά ἐνημερώνουν τόν ἐφοπλισμό γιά ὅλα τὰ θέματα πού τόν ἐνδιαφέρουν, δημοσιεύουμε σήμερα ὁλόκληρο τό κείμενο τῆς ὑπουργικῆς ἐγκυκλίου ὥστε νά γίνει ἡ ἀνάλογη χρήση τῆς καί ταυτόχρονα καλοῦμε τίς διαχειρίστριες ἐταιρίες καθώς καί τούς πλοιοάρχους νά ἐνημερώνουν τό ‘Υπουργεῖο (ἢ καί τὰ «Ναυτικά Χρονικά») ὅταν διαπιστώνουν ἔστω καί ἀποκλίσει ἀπό τό περιεχόμενό της γιά νά ἐπισημαίνονται οἱ περιπτώσεις αὐτές καί νά μήν ἐπαυλαμβάνονται.

‘Η ἐγκύκλιος ἔχει ὡς ἐξῆς:

1. ‘Όπως εἶναι γνωστή ἡ πολιτική τοῦ ‘Υπουργείου στούς τομεῖς ἀσφάλειας ναυσιπλοΐας καί ἐνδιαίτησης, ἀποβλέπει στή διατήρηση τῶν ὑψηλότερων δυνατῶν ἐπιπέδων καί στή συνεχή βελτίωση καί τόν ἐκσυγχρονισμό πλοίων καί ἐξοπλισμοῦ, σύμφωνα μέ τίς τελευταῖες διεθνεῖς ἐξελιξεις. ‘Η πολιτική αὕτη ἐκφράζεται μέ τήν κύρωση καί ἐφαρμογή τῶν Συμβάσεων τοῦ IMO, τήν ἐκδοση καί ἀναθεώρηση τῆς ἐθνικῆς νομοθεσίας καί τήν κυκλοφορία ἐγχειριδίων, ἐγκυκλίων καί ὁδηγίων, μέ τίς ὁποῖες

παρέχονται διευκρινίσεις, κατευθύνσεις καί συμπληρωματικά στοιχεία, ἔτσι ὥστε νά πραγματοποιεῖται συστηματικός καί ἀποτελεσματικός ἐλεγχος.

2. ‘Από τὰ στατιστικά στοιχεία πού συγκεντρώνονται στήν ‘Υπηρεσία μας, τίς ἀναφορές τῶν Λιμενικῶν ‘Αρχῶν, τίς ἐκθέσεις ξένων ‘Αρχῶν καί τή γενικότερη παρακολούθηση, καταλήγουμε στό συμπέρασμα ὅτι ἡ κατάσταση τῶν ἐλληνικῶν πλοίων στούς παραπάνω τομεῖς εἶναι σέ γενικές γραμμές ἱκανοποιητική καί βρίσκεται μέσα στό διεθνή μέσον ὁρο. ‘Η κατάσταση ὡστόσο αὕτη κατά τήν ἀποψή μας εἶναι πλῆρως καί ἀποβαίνει σέ βάρος τοῦ ‘Ελληνικοῦ πλοίου γιατί παρουσιάζει ἕνα μεγάλο ἀριθμό ἐλλείψεων δευτερεύουσας σημασίας οἱ ὁποῖες ἐπιβαρύνουν τὰ συνολικά ποσοστά ἐλλείψεων καί παραβάσεων. Οἱ ἐλλείψεις αὐτές θά μπορούσαν νά μήν ὑπάρχουν ἂν ἐπικρατοῦσε πνεῦμα στενότερης συνεργασίας ἀνάμεσα στά γραφεῖα τῶν ἐταιριῶν καί τούς πλοιοάρχους καί ἂν οἱ πλοιοἱχοι καί τὰ πληρώματα μέ περισσότερη προσοχή παρακολουθοῦσαν, τό κάθε μέλος τόν ἐξοπλισμό καί τούς χώρους πού ἀνήκουν στά καθήκοντά του. Σχετικές γιά τό θέμα αὐτό ὁδηγίες, ἐκδόθηκαν ἤδη πρὸς τίς ἐνδιαφερόμενες ‘Ενώσεις μέ τήν 1421.20/85/21.1.85 ‘Εγκύκλιό μας. Πιστεύουμε ὅμως ὅτι καί ἡ ΕΕΠ καί οἱ Λιμενικές ‘Αρχές ὀφείλουν νά συμβάλουν στήν προσπάθεια μείωσης τῶν ἐλλείψεων τῶν ‘Ελληνικῶν πλοίων μέ τήν ἐνημέρωση πλοιοάρχων καί πληρωμάτων γιά τίς ὑποχρεώσεις τους καί γιά τούς κανονισμούς πού ἰσχύουν.

3. ‘Η διενέργεια τῶν ἐκτάκτων ἐπιθεωρήσεων ἀποβλέπει στήν πρόληψη τῶν παραβάσεων, τήν τακτοποίησή τους ἂν διαπιστωθῶν, ἀλλά καί τήν ἐμμεση ἐκπαίδευση καί ἐνημέρωση πλοιοάρχων καί πληρωμάτων. Σέ καμμία περίπτωση δὲν πρέπει νά θεωρηθεῖ ὅτι ἡ ἀσκηση τοῦ ἔργου αὐτοῦ ἀποτελεῖ ἐπίδειξη ἐ-

ξουσίας. Τό ἀντίθετο, ἀποτελεῖ ἐξυπηρέτηση τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου μέ τή γενικότερη ἐννοία του (προστασία τῆς ‘Ελληνικῆς σημαίας, προστασία τοῦ ναυτικοῦ) καί παροχή ὑπηρεσιῶν ἀπό τήν πλευρά τῆς πολιτείας πρὸς τόν ‘Ελληνα πολίτη. ‘Ούτε θά ἔπρεπε ποτέ νά θεωρηθεῖ ὅτι ἡ ποιότητά τῆς ἐκτακτῆς ἐπιθεωρήσεως καί ἡ δραστηριότητα τῆς Λιμενικῆς ‘Αρχῆς στόν τομέα αὐτό, συνδέεται ἀπό τό ‘Υπουργεῖο μέ τόν ἀριθμό τῶν ἐλλείψεων καί τήν ἐπιβολή μικροῦ ἢ μεγάλου προστίμου. ‘Επιθεώρηση πού διενεργεῖται κατά τρόπο ὥστε ἄμεσα ἢ ἔμμεσα νά διαπιστωθῶν ἐλλείψεις καί νά ἐπιβληθεῖ πρόστιμο εἶναι ἐξω ἀπό τήν πολιτική, τίς ἐπιδιώξεις καί τίς κατευθύνσεις τοῦ ‘Υπουργείου.

4. Σημειώνουμε ἐπίσης ὅτι ὁρισμένες ὁμάδες πλοίων ἢ συγκεκριμένα πλοῖα παρουσιάζουν ἰδιομορφίες ἢ ἰδιαίτερα χαρακτηριστικά, ἐνῶ ὁρισμένα ἄλλα πλοῖα ἐπηρεάζονται ἀπό διάφορους παράγοντες πού δὲν μποροῦν νά καθοριστοῦν ἀπό πρὶν καί νά ἐνταχθοῦν σέ κάποια εἰδική κατηγορία. Σάν χαρακτηριστική περίπτωση ὁμάδας πλοίων ἀναφέρονται τὰ «ὑπάρχοντα» (EXISTING SHIPS) πού ἐξαιροῦνται ἀπό τήν ἐφαρμογή ἀπαιτήσεων τῶν Συμβάσεων ἀνάλογα μέ τήν ἡμερομηνία πού τοποθετήθηκε ἡ τρόπιδά τους. Γιά τὰ πλοῖα αὐτά ἀποτελεῖ πάγια γραμμὴ τοῦ ‘Υπουργείου ἡ προσπάθεια — στά πλαίσια τοῦ IMO — νά μήν ἐπιβάλλονται συνεχῶς νέες ἀπαιτήσεις γιατί ἔτσι ἡ ἐκμετάλλευσή τους γίνεται ἀντιοικονομική καί ἀσύμφορη. Θά ἦταν συνεπῶς ἀνακόλουθο ἂν δὲν ἀκολουθεῖται ἡ ἴδια γραμμὴ καί στίς ἐπιθεωρήσεις μέ τήν ἐπίδειξη τοῦ πνεύματος κατανόησης πού ἐπιβάλλει ἡ γενική τους κατάσταση καί ἡ ἐννοία τῶν διατάξεων τῶν Συμβάσεων. Σάν χαρακτηριστικό παράδειγμα συγκεκριμένου πλοίου ἀναφέρεται ἡ περίπτωση, πού εἶναι μάλιστα ἰδιαίτερα συ-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

χνή, έλλειψης δρων καθαριότητας στους χώρους ένδιαίτησης, σπασμένων ραδιοφώνων, W.C. κ.λ.π. 'Η περίπτωση αυτή προκαλεί συνήθως έπιβολή προστίμου κατά του πλοιάρχου χωρίς νά έρευνθελί τότε τοποθετήθηκαν τά μέσα έξοπλισμού, πότε συνέβη ή ζημιά, σέ ποιόν όφείλεται και γιατί οί χώροι είναι άκάθαροι. Γιατί και άν δεχτούμε άδιαφορία ή άμέλεια του πλοιάρχου, δέν μπορούμε νά δεχτούμε ότι τό πλήρωμα δέν είχε ύποχρέωση νά φροντίζει και για την καλή κατάσταση του έξοπλισμού πού του έχει διατεθεί και για την καθαριότητα και ύγιεινή των χώρων πού χρησιμοποιεί.

Σάν τελευταία χαρακτηριστική περίπτωση αναφέρεται ή ύποβολή καταγγελιών από ένα ή περισσότερα μέλη του πληρώματος, οι όποιες ύστερα από έκτακτη έπιθεώρηση άποδεικνύεται ότι δέν εύσταθούσαν ή ή ύποβολή καταγγελιών, σέ πολλές μάλιστα περιπτώσεις για θέματα ασφάλειας, μετά την άπόλυση μέλους ή μελών του πληρώματος, χωρίς νά λαμβάνεται ύπόψη τό γεγονός ότι όφειλαν νά έχουν ύποβάλει τίς καταγγελίες όταν ήταν ναυτολογημένοι. Όλες οι περιπτώσεις αυτές πρέπει νά έρευνώνται μέ προσοχή για νά μήν προκαλούνται άδικαιολόγητες καθυστερήσεις στά πλοία και νά άποδίδονται οι εύθύνες στον κάθε ύπεύθυνο.

5. Σάν τελικό συμπέρασμα κρίνουμε σκόπιμο νά τονίσουμε ότι τό 'Υπουργείο έπιθυμεί ή ΕΕΠ και οι Λιμενικές 'Αρχές νά έπιδεικνύουν σέ κάθε περίπτωση κατανόηση για ή διευκόλυνση του 'Ελληνικού πλοίου, μέσα βέβαια πάντοτε στά πλαίσια των διατάξεων της νομοθεσίας πού ίσχύει. 'Η κατανόηση αυτή σημαίνει ότι τίς έκτακτες έπιθεωρήσεις:

(α) 'Η έπίσκεψη των 'Επιθεωρητών στό πλοίο γίνεται μέ πνεύμα έλέγχου, αλλά παράλληλα και παροχής οδηγιών

και προϋποθέτει ή συνεργασία πλοιάρχου και πληρώματος προς τό συμφέρον των όποιων άποβλέπει.

(β) 'Η διενέργεια της έπιθεώρησης παίρνει παράλληλα χαρακτήρα εκπαιδευτικό, ενημερωτικό και όχι μόνο δέν οδηγεί σέ φόβο ή αντίδικία αλλά αντίθετα οδηγεί τό πλήρωμα στην καλύτερη έκτέλεση των καθηκόντων του και μάλιστα εκείνων πού συνδέονται μέ την καλύτερη κατάσταση του χώρου έργασίας του και την προστασία της ζωής του.

(γ) Δευτερεύουσας σημασίας έλλείψεις αναγράφονται τίς έκθέσεις μόνον όταν δέν είναι δυνατή ή άμεση τακτοποίησή τους.

(δ) Όταν διαπιστώνονται διάφορες έλλείψεις, μέσα στά πλαίσια του δυνατού, καλείται τό πλήρωμα και δίνονται εξηγήσεις για την σημασία τους.

(ε) Πρόστιμα έπιβάλλονται μόνο για σοβαρές έλλείψεις ή όταν διαπιστωθεί άδιαφορία από τό πλήρωμα ή τον πλοίαρχο ή όταν πρόκειται για ύποτροπή και ληφθούν ύπόψη όλοι οι παράγοντες πού επέδρασαν.

(στ) Όταν διαπιστωθούν σοβαρές έλλείψεις και έπιβληθεί πρόστιμο λαμβάνεται ύπόψη ό ύπεύθυνος και τό πρόστιμο έπιβάλλεται κατά του ύπευθύνου αυτού. Έννοείται ότι όταν εύθύνεται ή 'Εταιρεία, τό πρόστιμο έπιβάλλεται κατά της 'Εταιρείας και όχι κατά του πλοιάρχου. Όταν ύπεύθυνος είναι κάποιος από τους 'Αξιωματικούς ή τό πλήρωμα γιατί οι έλλείψεις βρισκόνταν στον κύκλο των καθηκόντων του, τό πρόστιμο θά έπιβάλλεται κατά του ύπευθύνου αυτού, μέ πιθανή μάλιστα χρήση για τίς περιπτώσεις αυτές του ποινολογίου του πλοίου.

Διευκρινίζεται ότι ή αναζήτηση του ύπευθύνου σέ κάθε συγκεκριμένη περίπτωση, θά γίνεται μέ τον πιό άπλό τρόπο και χωρίς άνακρίσεις ή καθυστερή-

ση του πλοίου πάντοτε όμως μέ βάση συγκεκριμένα στοιχεία.

(ζ) Μέ ιδιαίτερη προσοχή θά έξετάζονται περιπτώσεις έλλείψεων στον τόμέ ένδιαίτησης για νά διαπιστώνεται άν αυτές όφείλονται σέ άμέλεια ή άδιαφορία του πλοιάρχου ή της 'Εταιρείας ή σέ κακή χρήση και άδιαφορία του πληρώματος. Στην τελευταία αυτή περίπτωση θά γίνονται συστάσεις στό πλήρωμα για ή καλή χρήση του έξοπλισμού ένδιαίτησης και την καθαριότητα των χώρων αυτών.

6. Νά αναφέρετε λήψη και κατανόηση της έγκυκλίου αυτής της όποιος θά παρακολουθήσουμε μέ ιδιαίτερη προσοχή την άκριβή έφαρμογή. 'Επιθυμούμε νά πνεύσει νέος άνεμος στενής συνεργασίας διοίκησης, ναυτικών και πλοιοκτησίας για νά διευκολυνθεί τό έλληνικό πλοίο, νά βελτιωθούν στό ύψηλότερο δυνατό επίπεδο οι συνθήκες ασφάλειας και ένδιαίτησης και νά γίνει σαφής ή σημασία πού άποδίδουμε στην προαγωγή της ναυτιλίας μας. Είναι σκόπιμο και άπαραίτητο νά γίνει γνωστό σέ όλους ότι ή έλληνική σημαία βρίσκεται κάτω από την άσπίδα της προστασίας του έλληνικού κράτους και ότι τό ένδιαφέρον του για την πρόοδό της και την έπίλυση των προβλημάτων πού αντιμετώπιζει στό διεθνή στίβο είναι συνεχές και άμέριστο.

7. Όλες οι έκτακτες έπιθεωρήσεις, οι τυχόν έλλείψεις πού διαπιστώνονται και τά γενικότερα άποτελέσματα θά άναγράφονται στό βιβλίο έπιθεωρήσεων. Τυχόν οδηγίες πού έκδόθηκαν στό παρελθόν και έρχονται σέ αντίθεση μέ τό πνεύμα αυτής της έγκυκλίου θά τροποποιηθούν σταδιακά.

Ο 'Υπουργός

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΤΣΙΦΑΡΑΣ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

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



MORAN SHIPPING AGENCIES, INC. FOR FAST...RELIABLE SERVICE

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

KURZ-MORAN SHIPPING AGENCIES, INC.

- 132 Nassau Street
Suite 1320
New York, New York 10038
Telephone (212) 227-9797
TELEX (RCA) 223130

MORAN SHIPPING AGENCIES, INC.

- 10 Jefferson Boulevard
Warwick, Rhode Island 02888
Telephone (401) 941-7200
TELEX 927669
TWX 710-381-6943
- 141 Pearl Street
Boston, Massachusetts 02110
Telephone (617) 338-6810
TWX 710-321-0137
- P.O. Box 571
31 Cherry Street
Milford, Connecticut 06460
Telephone (203) 877-2514
TELEX 643271
- 440 Commercial Street
Portland, Maine 04101
Telephone (207) 772-6515
TELEX 944467
- P.O. Box 417
Searsport, Maine 04974
Telephone (207) 772-6515

MORAN-THIBODEAUX SHIPPING AGENCIES

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

MORAN SHIPPING AGENCIES, INC.

- World Trade Center Baltimore
Suite 1545
Baltimore, Maryland 21202
Telephone (301) 539-6925
TELEX 87620
TWX 710-234-1033

MORAN-GULF SHIPPING AGENCIES, INC.

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

MORAN-WEST SHIPPING AGENCIES, INC.

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



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

"Ένα φωτεινό παράδειγμα

Του κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ

"Έχει γραφτεί ότι «όπου υπάρχει στόχος θα υπάρξει και μία ιδέα» και αυτό μάλλον φαίνεται να ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα, γιατί πώς αλλιώς τα τόσα έγγραφα που βλέπουμε σήμερα σε όλους τους τομείς της ανθρώπινης δραστηριότητας, από όραματα και στόχοι έγιναν πραγματικότητα. Και αφού ο στόχος δώδεται «όχι μόνο» ή «δυναμεί διατήρησης» αλλά και η αύξηση της Έλληνικής Ναυτιλίας, τότε θα πρέπει να υπάρξουν ιδέες πολλές για να βρούμε τρόπους να υλοποιούμε καθημερινά τον στόχο μας.

Θα λέγαμε μάλιστα ότι τη ναυτιλία δεν μπορούμε να την βλέπουμε ψυχρά επαγγελματικά και όταν μας δίνει τα περισσότερα την αγκαλιάζουμε ενώ μόλις αδυνατεί να μας δώσει όσα μας έδινε να της γυρίζουμε την πλάτη. Η ναυτιλία αποτελεί προέκταση του καθεστώτος και όπως αυτό είναι ένας ζωντανός οργανισμός που τη ζωή του την δίνουν οι άνθρωποι που το υπηρετούν και ζει από τη δική τους έγνοια, φροντίδα και ζεστασιά έτσι κι ολόκληρη η ναυτιλία θέλει μία δική της προσέγγιση και αγάπη που όμως δεν είναι αρκετό να προέρχεται μόνο από τους δυνάστες της ναυτιλίας μέσα από τη θάλασσα. Έχει την ανάγκη η ναυτιλία μιας ευρύτερης κατανόησης από το κοινωνικό σύνολο ώστε και ο ρόλος της και η προσφορά της να περνούν μέσα από το αίμα του γιατί τότε πραγματικά η κοινωνία μπορεί και αυτή να την συνδράμει στον εξοντωτικό διεθνή ανταγωνισμό έξω από τα σύνορα της χώρας μας.

Με αυτή τη συλλογιστική είναι φανερό ότι την Έλληνική Ναυτιλία και την Έλληνική κοινωνία δεν μπορεί να τις συνδέει μόνο ο μονόδρομος της γέφυρας του ψυχρού λογιστικού κέρδους γιατί είναι βέβαιο πως μία τέτοια σχέση θα σπάσει με τις πρώτες δυσκολίες και η κάθε πλευρά θα ακολουθήσει ξεχωριστό δρόμο.

Η Έλληνική ναυτιλία πρέπει να συνδέεται με το Έλληνικό κοινωνικό σύνολο με περισσότερες γέφυρες, με περισσότερους του ενός γνήσιους δεσμούς.

Μέσα από τις γέφυρες αυτές αναμένεται να λειτουργήσει η άρχη των συγκοινωνούντων δοχείων ώστε ναυτιλία και κοινωνία να δεθούν γνήσιότερα και χέρι χέρι να κτίσουν καθημερινά σε σωστότερες βάσεις μία γνήσια ναυτική κοινωνία με όλα τα θετικά αποτελέσματα αυτής της πολύπλευρης σχέσης.

Και σάν γνήσια ναυτική κοινωνία πρέπει ασφαλώς να θεωρήσουμε αυτήν που εξίσου και ισοδύναμα κατανοεί και τα προβλήματα του πλοίου σάν επιχειρηματικής μονάδας αλλά και τα προβλήματα των ανθρώπων που υπηρετούν το πλοίο.

Σάν μία προσπάθεια της κοινωνίας να δημιουργήσει περισσότερες γέφυρες με τη ναυτιλία έμεινε είδαμε ένα δημοσίευμα που περιλαμβάνει το SURVEYOR τού AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (τεύχος Φεβρουαρίου 1985). Αληθινά αξίζει τον κόπο, έτσι τουλάχιστο έμεις νομίζουμε, αφού και στη χώρα μας προσπαθούμε να δημιουργήσουμε το πολύπλευρο δέσιμο της Ναυτιλίας με το κοινωνικό σύνολο.

Συγκεκριμένα, όπως γράφει η σχετική στήλη, ο JOHN F. BORUM, ο Αντιπρόεδρος

του Νηογνώμονα ABS, τιμήθηκε από τη γνωστή Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού του KING'S POINT των ΗΠΑ της οποίας ήταν απόφοιτος του έτους 1944, με το βραβείο «των διακεκριμένων επαγγελματιών Πράξεων».

Σύμφωνα με το δημοσίευμα το βραβείο αυτό απονέμεται στους απόφοιτους της Ακαδημίας οι οποίοι αργότερα διακρίθηκαν στον επιχειρηματικό και επαγγελματικό χώρο και έτιμησαν με την παρουσία τους και το επάγγελμά τους αλλά και την Ακαδημία από την οποία απέφοιτσαν.

Σε ειδική τελετή της Ακαδημίας όταν απονεμήθηκε το βραβείο έγινε μία ευρύτερη παρουσίαση της σταδιοδρομίας του τιμηθέντος J.E. BORUM και τονίστηκε η προσφορά του στο χώρο της ναυτιλίας.

Και αυτή η σταδιοδρομία άρχισε προφανώς από την εισοδό του στο KING'S POINT το 1940 την αποφοίτησή του το 1944, συνεχίστηκε στα πλοία ως Αξιωματικός και Α. μηχανικός μετέπειτα ως Αρχιμηχανικός στη ξηρά και μετά το 1958, προσελήφθη ως επιθεωρητής στο ABS στη συνέχεια ως προϊστάμενος περιφερειακού γραφείου και κατέληξε το 1982 ως εκλεγμένος Αντιπρόεδρος του ABS.

Αυτά διαβάσαμε και είδαμε από κάτω από τα γραφόμενα περιχαρή και αληθινά ευτυχημένο το βετεράνο ναυτικό να κρατάει στα χέρια του το βραβείο της Ακαδημίας παράπλευρα στο ναύαρχο προφανώς Διοικητή του KING'S POINT.

Η αλήθεια είναι ότι μου προκάλεσε κάποια έκπληξη γιατί σε ένα τόσο άσημαντο ίσως γεγονός έδωσαν τέτοια δημοσιότητα και ποιά αλήθεια να ήταν η σκοπιμότητα της θέσπισης ενός τέτοιου βραβείου και μάλιστα από την διεθνή γνωστή MERCHANT MARINE ACADEMY OF KING'S POINT.

Πολλοί ίσως δώσουν άλλες ερμηνείες όμως εγώ πιστεύω ότι στο βάθος αυτής της πράξεως βρίσκεται η έκφραση της οφειλόμενης τιμής και αναγνώρισης από το κοινωνικό σύνολο και το επίσημο κράτος της προσφοράς ενός ανθρώπου της θάλασσας προς τη ναυτιλία και τα ναυτικά πράγματα της χώρας του.

Αυτή η ύψιστη τιμή έγινε από την ίδια την Σχολή από την οποία αποφοίτησε και δεν έχω καμμία αμφιβολία ότι το όνομα του J.F.

BORUM θα έχει καταχωρηθεί όχι μόνο σε ένα επίσημο βιβλίο της Σχολής αλλά ακόμη θα έχει αναγραφεί σε κάποιο έντοιχισμένο πίνακα μιας μεγάλης αθουσας για να το βλέπουν σάν φωτεινό παράδειγμα οι μελλοντικές γενεές των σπουδαστών της. Θα είναι ένας από αυτούς που η Σχολή θα είναι ιδιαίτερα υπερήφανη που τους έφοδιασε με τις αναγκαίες γνώσεις και τους διαμόρφωσε το χαρακτήρα για να διακριθούν στο χώρο που υπηρέτησαν: την ναυτιλία.

Από την άλλη πλευρά ο ίδιος ο J.F. BORUM είμαι βέβαιος ότι και αυτός πέρα από τη χαρά του, θα ένοιωσε συγκινημένος και ιδιαίτερα υπερήφανος, γιατί ο αγώνας μιας ναυτικής ζωής και μιας ολοκληρωμένης σταδιοδρομίας δικαιώθηκε στη συνειδησή του και καταξιώθηκε όχι μόνο από το περιβάλλον του αλλά από την κοινωνία και την πολιτεία.

Και ελικρινά αυτό που διάβασα μου έδωσε μία αληθινή ικανοποίηση γιατί πράγματι το συνέδεσα με τις δικές μου σκέψεις.

Και διερωτώμαι μήπως είναι καιρός και μες οι Έλληνες που αναπνέουμε από τη θάλασσα και αιμοδοτούμεθα από τη ναυτιλία να προβληματιστούμε και να αναζητήσουμε και άλλους τρόπους προσέγγισης της ναυτιλίας κτίζοντας περισσότερες γέφυρες μεταξύ ναυτιλίας και κοινωνίας;

Και διερωτώμαι ακόμη μήπως η μοναδική γέφυρα της πλειοδοσίας για την εξεύρεση στελεχών για τη ναυτιλία μας που ακολουθήθηκε για πολλά χρόνια είναι ανεπαρκής σήμερα μέσα σε μία ευαίσθητοποιημένη κοινωνία και μία δοκιμαζόμενη ναυτιλία για να προάγει την πολύπλευρη αυτή σχέση;

Μήπως και αυτή η τιμητική διάκριση προς τον J.F. BORUM αποτελεί ένα άλλο τρόπο προσέγγισης της ναυτιλίας;

Αληθινή μήπως η μεθόδευση της αναγνώρισης της προσφοράς διακεκριμένων στελεχών του ναυτικού χώρου θα πρέπει να εξεταστεί σοβαρώτερα ώστε πράγματι και έδω στη ναυτική μας χώρα να αμοιβάται ήθικα και να αναγνωρίζεται πλατύτερα η ναυτική προσφορά ώστε και να δικαιώνεται και να καταξιώνεται ένας τέτοιος αγώνας στη θάλασσα;

Και εδώ θα πρέπει να πούμε ότι ως μὴν τὰ περιμένουμε όλα από το Κράτος αφού όπως είναι γνωστό η υπόθεση της Έλληνικής Ναυτιλίας στηρίζεται στο τρίπτυχο Κράτος - Έφοπλισμός - Ναυτικός.

Τό κάθε σκέλος είναι βέβαιο ότι από τη δική τους πλευρά έχει πολλές δυνατότητες για να καταξιώσει κοινωνικά την υπόθεση της ναυτιλίας.

Και κοινωνική καταξίωση της ναυτιλίας — ως μὴν γελοιάστε — δεν μπορεί να υπάρξει χωρίς την αναγνώριση της προσφοράς των στελεχών της Ναυτιλίας.

Είλικρινά πιστεύω ότι, όπως εάν δεν τιμήσουμε μετά την μάχη τους νεκρούς της μάχης αυτής δεν μπορούμε να ζητήσουμε και άλλους νέους να σκοτωθούν για την πατρίδα σε μία νέα μάχη, τό ίδιο πιστεύω και με κριτήρια κοινωνικά, πνευματικά και πολιτιστικά δεν μπορούμε να ζητήσουμε και από άλλους νέους να προτιμήσουν μία ναυτική σταδιοδρομία.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ

M.A.N. — B & W ΕΛΛΑΣ ΕΠΕ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 4176 573 - 4171 889



P. WIGHAM RICHARDSON (HELLAS) CO. LTD.

SERVING GREEK SHIPPING OVER ONE CENTURY

**WORLD WIDE REPRESENTATIVES IN GREECE
FOR DRYDOCKS AND SHIPREPAIRERS**

FAR EAST

- Keppel Shipyard Ltd. - **Singapore**
- Western Eagle (Private) Ltd. - **Singapore**
- Keppel Philippines Shipyard Ltd. - **Manila**
- Jardines Shipping Agencies - **Hong-Kong, Japan, Singapore, Malaysia, Taiwan, Thailand, Philippines, Honolulu**

MEDITERRANEAN

- Fincantieri Cantieri Navali Italiani SpA.
Palermo - Italy

SOUTH AFRICA

- Elgin Brown + Hamer (Pty) Ltd. - **Durban**
- Elgin Morgan Marine - **Richards Bay**
- Hohn T. Rennie + Sons

NORTHERN EUROPE

- Verolme Botlek b.v. — **Rotterdam**
- ClydeDock Engineering - **Scotland**
- Turgo - Technik G.m.b.H. - **W. Germany**

CANADA

- Halifax Shipyard Ltd. - **Halifax**

U.S.A

- Norfolk Shipbuilding & Drydock Corp.
Virginia
- Continental Maritime of San
Francisco INC., **California**

SOUTH AMERICA

- Renave - Rio De Janeiro - **Brazil**

SAUDI ARABIA

- Jeddah Ship Repair Yard (Sakotech)
Jeddah

**SALE & PURCHASE, SHIPS VALUERS, DEMOLITION BROKERS
SOLE REPRESENTATIVES IN GREECE FOR SECOND HAND SPARE-PARTS
IN KAOHSIUNG — TAIWAN.**

67, Akti Miaouli Str.
185 37 Piraeus - Greece

DIRECTOR: **T.J. GIAVRIDIS**

Phones: 4523601/3
Telex: 212332/212527 P.W.R.

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.)

NAYTIKA NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Ἡ θαλάσσια ἀρωγή

Ἡ ἀναθεώρηση τῆς συμβάσεως τοῦ 1910. Ἡ κρατική παρέμβαση στὴν παροχή θαλάσσιας ἀρωγῆς. Τό δημόσιο καὶ τὸ ἰδιωτικό δίκαιο στὴ θαλάσσια ἀρωγή. Οἱ προσπάθειες τῆς Νομικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ IMO. Τὰ ὑποβληθέντα σχέδια. Τό σχέδιο τῆς CMI καὶ τὸ συμβόλαιο «open Lloyd».

Ἡ ἰδέα μιᾶς νέας διεθνούς συμβάσεως περὶ ἐπιθαλασίου ἀρωγῆς, γεννήθηκε εὐθύς μετὰ τὸ ἀτύχημα τοῦ Amoco Cadiz, τὸ Μάρτιο τοῦ 1978, καὶ ἀναπτύχθηκε καὶ στὰ δύο βασικά ἐπίπεδα, τοῦ δημοσίου καὶ τοῦ ἰδιωτικοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Στὸ ἐπίπεδο τοῦ ἰδιωτικοῦ δικαίου περιέλαβε τὴν ἀναθεώρηση τῆς δ. συμβάσεως τοῦ 1910 «περὶ ἐπιθαλασίου ἀρωγῆς καὶ ναυαγιαρέσεως», ἡ ὁποία ὁδήγησε στὸ σχετικό προσχέδιο πού προετοίμασε ἡ Νομικὴ Ἐπιτροπὴ τοῦ IMO, τὸ ὁποῖο καὶ προωθήθηκε στὴν τελευταία τῆς σύνοδο τὸν Δεκέμβριο τοῦ 1984. Στὸ ἐπίπεδο τοῦ δημοσίου δικαίου προχώρησε στὴν κατάρτιση τῶν κειμένων πού ἀναφέρονται στὸ πρόβλημα τῆς ὑποχρεωτικῆς ἀρωγῆς καὶ γενικώτερα στὸ πρόβλημα τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως στὴ διαδικασία παροχῆς θαλάσσιας ἀρωγῆς.

Ἡ παρέμβαση τῶν κρατῶν, δικαιολογμένη ἀπὸ τὴν ἀνάγκη προστασίας τοῦ περιβάλλοντος, πραγματοποιεῖται σήμερα μέσω νομικῶν ἀκροβατισμῶν, τῶν ὁποίων ὁ ἀναγκαστικός χαρακτήρας μπορεῖ εὐκολὰ νὰ ἀμφισβητηθεῖ στὰ πλαίσια τοῦ διεθνούς δικαίου. Γι' αὐτὸ καὶ κρίθηκε λογικό διὰ τὸ ἐπιτρεπτό τῶν κρατικῶν αὐτῶν ἐνέργειων ἐπρεπε νὰ κατοχυρωθεῖ μὲ μιὰ διεθνή σύμβαση. Ἡ λύση ὅμως αὐτὴ δὲν εἶναι ἁμοιῶς προβλημάτων. Δεδομένου διὰ τὴ δ. σύμβαση τοῦ 1910 ἀναφέρεται κυρίως στὶς σχέσεις μεταξύ τοῦ παρέχοντος καὶ τοῦ δεχομένου τὴν ἀρωγή, ἡ προσθήκη διατάξεων κρατικῆς ἐπεμβάσεως θὰ ἐπέφερε πλήρη ἀναστάτωση στὶς σχέσεις αὐτές. Οἱ δυσκολίες αὐτές βρίσκονται ἀναμ-

φιβολὰ πίσω ἀπὸ τὶς ἀντιθέσεις πού ἐκδηλώθηκαν στὶς συζητήσεις τῆς νομικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ IMO σὲ σχέση μὲ τὰ προσχέδια πού ἀφοροῦσαν τὶς διατάξεις τοῦ δημοσίου δικαίου καὶ ἐξηγοῦν ὁπωσδήποτε τὴν παρυσίαση τῶν δύο διαφορετικῶν σχεδίων πού ὑπάρχουν.

Ὑπάρχουν πράγματι δύο σχέδια. Τὸ ἓνα γαλλο-μεξικανοπερουβιανῆς προελεύσεως προβλέπει ὁρισμένα μέτρα τὰ ὁποῖα θὰ μπορούσαν νὰ ἐνταχθοῦν σὲ μιὰ ἀναθεωρημένη δ. σύμβαση τοῦ 1910. Τὰ μέτρα αὐτὰ ἀναφέρονται στὸ δικαίωμα παρεμβάσεως τῶν κρατῶν γιὰ τὴν παροχή θαλάσσιας ἀρωγῆς, στὴν ὑποχρέωση ἐνημερώσεως τῶν παρακτῶν κρατῶν ἀπὸ τὸ κινδυνεύον πλοῖο καὶ στοὺς δρους ἀμοιβῆς τοῦ παρεμβάντος στὴ διάσωση κατ' ἐντολή τοῦ Κράτους. Τὸ ἄλλο σχέδιο καταρτίσθηκε ἀπὸ τὴ Δυτ. Γερμανία καὶ θὰ μπορούσε ν' ἀποτελέσει πρόσθετο πρωτόκολλο τῆς συμβάσεως τῆς 29/11/1969 περὶ παρεμβάσεως στὴν ἀνοικτὴ θάλασσα.

Ἡ νομικὴ ἐπιτροπὴ τοῦ IMO δὲν ἔχει πάρει ἀκόμη θέση ὡς πρὸς τὸν προανατολισμὸ τῆς ἐναντι τῶν δύο σχεδίων. Στὶς τελευταῖες συνόδους τῆς, τὸ Σεπτέμβριο καὶ Δεκέμβριο τοῦ 1984, συγκέντρωσε τὶς συζητήσεις τῆς στὴν ἐξέταση τοῦ κειμένου τῆς Comité Maritime International. Τὸ κείμενο αὐτό, πού ἔγινε γιὰ νὰ μὴν ἐμποδίσῃ τὴν ἀνάπτυξη συμβολαίων διασώσεως τοῦ τύπου «Lloyds open form» δὲν περιέχει παρὰ διατάξεις συμπληρωματικοῦ χαρακτήρα. Εἰσάγει ἐντούτοις μιὰ νέα διάσταση στὰ συμβόλαια ἀρωγῆς, δεδομένου διὰ παρεμβάσει τὴν προστασία τοῦ περιβάλ-

λοντος στὶς σχέσεις μεταξύ τοῦ παρέχοντος καὶ τοῦ δεχομένου τὴν ἀρωγή. Ἡ προστασία τοῦ περιβάλλοντος ἐπηρεάζει ἰδιαίτερα τὸ καθεστὼς τῆς ἀμοιβῆς. Πάντως ἡ νομικὴ ἐπιτροπὴ τοῦ IMO δὲν πῆρε ἀκόμη θέση ἐπὶ τῶν διατάξεων αὐτῶν τοῦ προσχεδίου, μὲ τὸ ὁποῖο ἡ CMI εἰσάγει τροποποιήσεις τοῦ συμβολαίου «Lloyds open form» μὲ τὶς ὁποῖες ἐπιδιώκει νὰ τοῦ προσδώσει, μέσω διεθνούς συμβάσεως, μιὰ γενικώτερη ἀξία, ἡ ὁποία, ξεπερνᾷ κατὰ πολὺ τὴν ἀξία ἐνός συμβολαίου, ἔστω καὶ εὐρύτατα τυποποιημένου καὶ καθιερωμένου.

Πρὸ τὸ παρόν οἱ παρατηρήσεις τῆς νομικῆς ἐπιτροπῆς περιορίστηκαν στὴ διατύπωση ὁρισμένων ὁρισμῶν μὲ τοὺς ὁποίους ἐπιδιώκεται ἡ ἀπλοποίηση καὶ ἡ ἀρση ἀμφιβολιῶν, ὅπως π.χ. στὸ πεδίο ἐφαρμογῆς τῆς συμβάσεως, στὶς συνθήκες ὑπὸ τὶς ὁποῖες ὑφίσταται ἀρωγή (ἔστω καὶ ὅταν δὲν παρέχεται ἀπὸ πλοῖο) καὶ στὶς ἀντίστοιχες ὑποχρεώσεις τοῦ διασώστου καὶ τοῦ κυρίου τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου. Ἐξάλλου ἔθεσε θέμα ἐπικυρώσεως γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν διεθνῶν συμβάσεων. Γιαυτὸ ὅπως φαίνεται ἡ σύμβαση τοῦ 1976 (γιὰ τὴν ὁποία λείπει μιὰ μόνο ἐπικύρωση) δὲν θὰ μπορέσει νὰ τεθεῖ σὲ ἐφαρμογὴ πρὸ τοῦ 1986 λόγω καθυστερήσεων δημιουργουμένων ἀπὸ τὴν διαδικασία τῆς ἐθνικῆς νομοθετικῆς κυρώσεως.

Ἡ συζήτηση τοῦ σχεδίου τῆς συμβάσεως περὶ ἀρωγῆς θὰ συνεχισθεῖ στὴν προσεχὴ σύνοδο τῆς Ἐπιτροπῆς τὸν Ὀκτώβριο τοῦ 1985.

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



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

ΕΧΘΡΙΚΑ ΚΑΙ ΕΧΘΡΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΟΣ

Του κ. Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, 'Αρχιπλοίαρχου Π.Ν. (ε-α)

Στό Ναυτικό πόλεμο ή τύχη του φορτίου δεν είναι απαραίτητα ή ίδια με τη τύχη του εμπορικού πλοίου. Τό Δίκαιο του Ναυτικού Πολέμου αντιμετωπίζει διαφορετικά τους δύο αυτούς φορείς της εχθρικής ή ουδέτερης ιδιοκτησίας στη θάλασσα. Δέχεται, δηλαδή, ότι στην έννοια του εμπορικού πλοίου περιλαμβάνονται και τα παραρτήματά του, καθώς και τα δικαιώματά, βάρη, απαιτήσεις, προνόμια ή όποια το συνοδεύουν, όπως ή συνιδιοκτησία, υποθήκη, επικαρπία, απαιτήσεις λόγω θάλασσας άρωγής ή ασφάλισως, προνομιοϋχες απαιτήσεις κ.λπ., δεν δέχεται όμως, ότι και τό φορτίο πρέπει νά τό ακολουθεί σάν σύνολο. 'Υπάρχει συνεπώς περίπτωση νά είναι εχθρικό ή εχθρικού χαρακτήρος μόνο τό φορτίο, ενώ τό εμπορικό πλοίο, τό όποιο τό μεταφέρει, νά είναι ουδέτερο.

Σύμφωνα μέ σχετική Δήλωση των Παρισίων 1956, καθώς και τή διεθνή πρακτική κατά τους ναυτικούς πολέμους, ειδικότερα τους δύο Παγκόσμιους, αλλά και τή νομολογία διαφόρων δικαστηρίων, ή ουδέτερη Σημαία καλύπτει τό εχθρικό έμπορεύμα. 'Η βασική αυτή άρχή εξασφαλίζει τήν έλευθερία των μεταφορών του εχθρού μέ ουδέτερα εμπορικά πλοία και άποτελεί έκφραση σεβασμού τής ουδέτερης ναυτιλίας.

'Η άρχή όμως υπόκειται και σέ εξ ίσου βασική εξαίρεση. Δέν καλύπτεται ή μεταφορά ειδών, τά όποια άποτελούν λαθρεμπόριο πολέμου. Μέ αυτή τήν εξαίρεση ουσιαστικά παύει ή κάλυψη τής μεταφοράς εχθρικών φορτίων μέ ουδέτερα εμπορικά πλοία, ή άλλα Κρατικά τά όποια χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς, διότι στους πίνακες του λαθρεμπορίου πολέμου περιλαμβάνεται πολύ μεγάλος αριθμός ειδών, οι δέ σύγχρονες τάσεις είναι νά περιληφθούν σχεδόν όλα τά είδη.

'Αλλά και ή αντίθετη περίπτωση, τής μεταφοράς ουδέτερου φορτίου μέ εχθρικό εμπορικό πλοίο, έχει τήν ίδια ρύθμιση. Καί τό φορτίο δηλαδή αυτό είναι σεβαστό και δέν υπόκειται σέ κατάσχεση, εκτός εάν άποτε-

λεί λαθρεμπόριο πολέμου ή ανήκει σέ κύριο άλλου φορτίου πού βρίσκεται επάνω στό ίδιο εμπορικό πλοίο, και άποτελεί αυτό λαθρεμπόριο πολέμου.

Και οι δύο περιπτώσεις έχουν μακρά παράδοση εφαρμογής, ή όποια χάνεται στους αιώνες. 'Οπωςδήποτε πάντως ήταν πρακτική των ναυτικών πολέμων και επικρατειών του 13ου αιώνα, ή όποια άποσκοπούσε στή διατήρηση του διεθνούς εμπορίου μέ τον έμπόλεμο και άποτελούσε τό «κονσολάτο τής θαλάσσης».

'Η πρακτική όμως αυτή, μέ τήν πάροδο του χρόνου δέχθηκε τή βασική εξαίρεση τής μη κάλυψης κατά τίς μεταφορές των ειδών λαθρεμπορίου πολέμου, πού προαναφέραμε.

'Η Δήλωση των Παρισίων 1856, καθώς και οι Συνδιασκέψεις τής Χάγης 1907 και ή Ναυτική Συνδιάσκεψη του Λονδίνου 1908 - 1909 άποτελούν τίς συμβατικές πηγές του ανάλογου Δικαίου.

'Η περίπτωση όμως τής μεταφοράς ουδέτερου φορτίου μέ εχθρικό εμπορικό πλοίο δημιουργεί εύλογες ανησυχίες, ως πρós τήν κανονικότητα τής κυριότητας του φορτίου και ύποψίες εικονικότητας τής μεταφοράς. Γι' αυτό και ή ρύθμιση συνοδεύεται μέ τό τεκμήριο του προσδιορισμού του φορτίου σάν εχθρικού χαρακτήρος, μέχρις άποδείξεως του εναντίου. Είναι δέ εχθρικού χαρακτήρος, τό φορτίο εκείνο, τό όποιο ανήκει σέ κύριο πού κατοικεί μονίμως στήν εχθρική χώρα ή σέ χώρα ή όποια έχει καταληφθεί από τον εχθρό ή άσκει εκεί τήν έμπορίαν του, ανεξαρτήτως τής εθνικότητάς του. 'Αντίθετα, εχθρικό φορτίο είναι εκείνο, τό όποιο ανήκει σέ κύριο, πού έχει τήν ιθαγένεια του εχθρικού Κράτους ανεξαρτήτως του τόπου κατοικίας του ή άσκήσεως τής έμπορίας του.

Κατά τον Α και κυρίως τό Β Παγκόσμιο Πόλεμο όρισμένα Κράτη τής Εύρώπης δέχόντουσαν μόνο προσδιορισμό του φορτίου σάν εχθρικού και δέν είχαν άποδεχθεί τον εχθρικό χαρακτήρα. 'Η γενικότερη όμως θέση, τήν όποια άκολούθησε και ή

'Αγγλοσαξωνική πρακτική, ήταν τής άποδοχής και του προσδιορισμού του εχθρικού χαρακτήρος του φορτίου, όπως άλλωστε είχε γίνει και μέ τον παρόμοιο προσδιορισμό του εμπορικού πλοίου, μέ τά ίδια κριτήρια.

Πρέπει όμως νά σημειωθεί ιδιαίτερα, ότι ή πρακτική, ιδίως κατά τον Β. Παγκόσμιο Πόλεμο από τους Γερμανούς, κυρίως, ήταν ή χωρίς περιορισμούς βύθιση κάθε εμπορικού πλοίου τό όποιο βρισκόταν στίς ζώνες πολέμου πού είχαν διακηρύξει και συνεπώς και ή καταστροφή του φορτίου του, ανεξαρτήτως τόσο τής καταστάσεως του εμπορικού πλοίου ως εχθρικού ή εχθρικού χαρακτήρος ουδέτερου, όσο και τής ανάλογης καταστάσεως του φορτίου. Οι Γερμανοί μέ αεροναυτικές δυνάμεις βύθιζαν μέσα στίς ζώνες πολέμου κάθε ουδέτερο εμπορικό πλοίο πού συναντούσαν χωρίς κανένα έλεγχο. 'Επειδή δέ οι ζώνες πολέμου πού αυτοί είχαν διακηρύξει ήσαν πολύ έκτεταμένες ανά τήν ύδρόγειο, τό πλήγμα πού είχε ύποστεί ή ουδέτερη Σημαία και τό ουδέτερο φορτίο, ήσαν πολύ μεγάλα. Βεβαίως δέν πρέπει νά παραβλέπεται ή δυσκολία τήν όποια ό έμπόλεμος έχει, ως πρós τον πλήρη έλεγχο του ουδέτερου εμπορικού πλοίου και φορτίου, ώστε νά τό προσδιορίζει τήν δεδομένη στιγμή σάν εχθρικό ή εχθρικού χαρακτήρος ή ουδέτερο. Οι επιχειρησιακοί κίνδυνοι κατά τήν έρευνα είναι πολύ μεγάλοι, ή δέ επιδίωξη για τήν καταστροφή του αντιπάλου δύσκολα άνακόπτεται μέ νομικά κριτήρια. Δέν παύει όμως ή ενέργεια τής προσβολής του ουδέτερου νά είναι παράνομη. Ειδικότερα ή δράση αυτή των Γερμανών στον Β. Παγκόσμιο πόλεμο χαρακτηρίστηκε έγκλημα πολέμου.

Συνεπώς, ή διάκριση των φορτίων και των εμπορικών πλοίων σέ εχθρικά, εχθρικού χαρακτήρος και ουδέτερα είχε και κατά τον Β. Παγκόσμιο πόλεμο βασική σημασία ως πρós τίς ποινικές, αλλά και τίς άστικές συνέπειες.

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΠΟΛΥΜΕΛΟΥΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αριθμ. 1878/1984

Πρόεδρος: Αθ. Κρητικός

Εισηγητής: Ι. Χαμηλοθώρης

Δικηγόροι: Παν. Σωτηροπούλου, Π. Γοζα-
δένος

Θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων — Μερική απώλεια και βλάβη — Ίκανοποίηση του παραλήπτη από τους ασφαλιστές — Έκχώρηση της απαίτησης για μερική απώλεια και βλάβη του φορτίου στους ασφαλιστές — Έφαρμοστέο στην έκχώρηση δικαίο — Ασφαλιστική υποκατάσταση — Έφαρμοστέο στην ασφαλιστική υποκατάσταση δικαίο — Εξόφληση όφειλης σέ ξένο νόμισμα — Τοκοδοσία — Ρήτρα της φορτωτικής «βάρος και ποσότητα των εμπορευμάτων άγνωστα» — Συνέπειες — Άνεπιφύλακτης παραλαβής συνέπειες — Άπαλλαγή του μεταφορέα από την ευθύνη — Πότε νόμιμη.

Οι σχέσεις έκδοχέα και όφειλέτη ρυθμίζονται από τό δικαίο πού διέπει την έκχωρούμενη απαίτηση.

Η ασφαλιστική υποκατάσταση ρυθμίζεται από τό δικαίο πού διέπει τή σύμβαση της ασφάλισης.

Μόνη ή άναγραφή της ρήτρας «βάρος και ποσότητα των εμπορευμάτων άγνωστα» δέν άρκει γιά ν' άνατρέψει την άποδεικτική δύναμη της φορτωτικής και νά μεταθέσει τό βάρος της άπόδειξης στόν ένάγοντα. Ό έναγόμενος μεταφορέας πρέπει επιπλέον νά επικαλεστεί και άναδείξει ότι είχε εύλογη αίτια νά θεωρεί ότι τά στοιχεία αυτά δέν άντιστοιχούν στά πράγματα πού φορτώθηκαν και δέν ήταν δυνατό νά έλέγξει την ακρίβειά τους.

Ό παραλήπτης πού παρέλαβε άνεπιφύλακτα τά εμπορεύματα, μπορεί ν' άποδείξει ότι ζημιώθηκαν ή χάθηκαν κατά τό στάδιο της θαλάσσιας μεταφοράς. Ό ίσχυρισμός όμως αυτός έχει πρακτική άξία μόνο άν ύπάρχει ρήτρα στη φορτωτική σχετική μέ τή μή ευθύνη του μεταφορέα γιά τόν προηγούμενο της φόρτωσης ή τόν επόμενο της εκφόρτωσης χρόνο.

Έπειδή έκτίθεται έν τή υπό κρίσιν άγωγή ότι την 22.8.1982 έφορτώθηκαν υπό της εταιρίας «C.E.» εις τόν λιμένα Taichuing της Φορμόζας επί του υπό έλληνικήν σημαία φορτηγού πλοίου «P» 272.580 σάκκοι, περιέχοντες δρυζαν λευκήν μακρού τύπου μετά 25% θραυσμάτων, συνολικού μικτού βάρους 13.669,887 μετρ. τόννων και καθαρού τοιούτου 13.629 τόννων, προκειμένου νά μεταφερθούν εις Άμπιτζάν της Άκτής του Έλεφαντοστού και παρα-

δοθούν εις την ύπηρεσίαν «Caisse Generale de Perequation et des Prix» του Έμπορίου της Άκτής του Έλεφαντοστού, ήτις κατέστη νόμιμος έξ όπισθογραφίσεως κομίστρια των έκδοθεισών σχετικών εύθς μετά την φόρτωσιν τριών από 22.8.82 φορτωτικών εις διαταγήν. Ότι άφιχθέντος του ως άνω πλοίου εις Άμπιτζάν την 26.9.82, διεπιστώθη κατά την εκφόρτωσιν αυτού και την έπακολουθήσαν παραλαβήν του φορτίου ότι: α) ύφιστατο έλλειμα 13.224,35 χιλιογράμμων έκ 1963 έσχισμένων σάκκων, ή άξία του όποιου άνήρχετο εις τόν διαληφθέντα λιμένα προορισμού κατά τόν χρόνον ένάρξεως της εκφορτώσεως εις 3.412 δολλάρια ΗΠΑ, β) ποσότης χύδην 14.480 χλγρ. όρύζης, ή όποία συνελήγ έκ των κυτών του πλοίου, είχαν ύποστη μείωσιν της κατά τόν χρόνον εκφορτώσεως άγοράϊας άξίας της κατά τό άντιπροσωπεύον 2.615 δολλάρια ΗΠΑ ποσοστόν 70%, και γ) λόγω διαβροχής των, είχαν ύποστη μείωσιν της άξίας των 1.857 σάκκοι, ζυγίζοντες 93.128,55 χλγρ. μικτού βάρους (1.857 X 50,150 χλγρ.) κατά τό άντιπροσωπεύον 6.007 δολ. ΗΠΑ ποσοστόν 25% 621 σάκκοι, ζυγίζοντες 31.143,15 χλγρ. μικτού βάρους, κατά τό άντιπροσωπεύον 1.205 δολ. ΗΠΑ ποσοστόν 15% και 880 σάκκοι, ζυγίζοντες 44.132 χλγρ. κατά τό άντιπροσωπεύον 569 δολ. ΗΠΑ ποσοστόν 5%. Ότι ή ένάγουσα και αι ώσαύτως ασφαλιστικά εταιρία «R-M», έδρεύουσα εις Μασσαλίαν, και «L», έδρεύουσα εις Λονδίνον, έχουσαι συνασφαλίσει, διά λογαριασμόν ούτινος άνήκει, κατά τά έν τή άγωγή ειδικώτερον ποσοστά, τό επιδικον φορτίον κατά των κινδύνων της θαλασσίας μεταφοράς, κατέλαβον εις την ρηθείσαν παραλήπτριαν τό άντιπροσωπεύον την προεκτεθείσαν έκ μερι-

κής άπωλείας και βλάβης του φορτίου ζημίαν της έν συνόλω ποσόν 13.808 δολλάρια ΗΠΑ, ή τελευταία δέ κατόπιν τούτου έξεχώρησαν εις την ένάγουσαν και τάς λοιπάς δύο μετ' αυτής, ως ειρήται, συνασφαλίστριας εταιρίας τά κατά της έναγομένης δικαιώματά της έκ της προμνησθείσης μερικής άπωλείας και βλάβης του φορτίου, άλλως εις ταύτα ύπεκατεστάθησαν αύται αὐτοδικαίως έκ του νόμου.

Ότι τά ως άνω κτηθέντα δικαιώματά των αι μετά της έναγομένης συνασφαλίστριας εταιρίας «R-M» και «L» έξεχώρησαν ακολουθώς εις εκείνην. Κατ' ακολουθίαν διώκεται όπως ύποχρεωθεί ή έναγομένη νά καταβάλει εις την ένάγουσα τό προσημειωθέν ποσό των 13.808 δολλαρίων ΗΠΑ, άλλως τό εις δραχμάς ίσάξιον τούτου κατά τόν χρόνον πληρωμής, άλλως δρχ. 1.270.336, νομιμοτόκως από της 28.9.82, άφ' ής ή έν λόγω απαίτησις, προερχομένης έξ έμπορικης αιτίας και μεταξύ έμπόρων ύφισταμένη, κατέστη άπαιτητή, άλλως από της έπίδόσεως της άγωγής μέχρις έξοφλήσεως, κηρυσσομένης άμα της έκδοθησομένης όριστικής άποφάσεως προσωρινώς έκτελεστής. Ούτως έχουσα ή υπό κρίσιν άγωγή, άρμοδίως (άρθ. 18, 25 §2, 40 ΚΠολΔ) και παραδεκτώς φερομένη προς έκδίκασιν ένώπιον του Δικαστηρίου τούτου, είναι, καθ' όσον άφορά τό έπικουρικόν αίτημα περί καταψηφίσεως της έναγομένης εις καταβολήν του εις δραχμάς ίσάξιου του άνωτέρω ποσού δολλαρίων ΗΠΑ και τό τοιοϋτον περί τόκων διά τόν από της έπίδόσεως της άγωγής χρόνον, νόμο βάσιμος, έρειδομένη επί των διατάξεων των άρθρων 107 έπ. 134, 138, 139, 140, 168, 169, 170, 171, 173 ΚΙΝΔ, 455, 460, 346 ΑΚ, 6 του ν. 5422/32, του γαλλικού νόμου 67/522 της 3.7.1967 περί θαλασσίας ασφάλισεως (άν-

TAX FREE CARS

All types & Models

ΑΜΕΣΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ

ΑΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΕΙΔΟΠΟΙΕΙΣΤΕ ΜΑΣ ΝΑ ΣΑΣ ΠΑΡΑΛΑΒΟΥΜΕ
ΑΠΟ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ Η ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
ΕΜΠΙΣΤΕΥΘΕΙΤΕ ΣΕ ΜΑΣ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΣΑΣ

GENIMPEX

Schildmos 63

2914 XD - Nieuwerkterk a/d IJssel - HOLLAND

Tel.: 01803 - 0630

Telex: 27176 GENTR.

τιστοίχου του άρθρ. 210 του ήμεδαπου Ε.Ν.), 907 και 908 ΚΠολΔ, αΐτινες κρίνονται εν προκειμένω εφαρμοστέαι, οι μὲν τοιαῦται τοῦ ήμεδαπου δικαίου, ρυθμίζουσαι τήν ἐπίμαχον ἀπαίτησιν καί τὰς εἰρημένους ἐκχωρήσεις, διότι, ὡς πρὸς τήν ἐν λόγω ἀπαίτησιν, συνάγεται ἐκ τῆς ρητῆς ὑπ' ἀμφοτέρων τῶν διαδίκων ἐπικλήσεως τῶν διατάξεων τοῦ ἐλληνικοῦ δικαίου σιωπηρὰ συμφωνία αὐτῶν περὶ ὑποβολῆς τῶν κατ' άρθρ. 25 ἐδ. α ΑΚ εἰς τὸ δίκαιον τοῦτο (βλ. Εὐρυγένην, Ἀρμ. 24, σελ. 1057 ἐπ., Εφ Αδ 3544/78, ΕΝΔ 6, 384), ὡς πρὸς δὲ τὰς ἐκχωρήσεις, διότι αἱ σχέσεις μεταξὺ ἐκδοχῶς καὶ ὀφειλέτου διέπονται ὑπὸ τοῦ καταλαμβάνοντος τήν ἐκχωρουμένην ἀπαίτησιν δικαίου (Μαριδάκης, Ἰδ. δ.δ., τόμ. β. §34, σελ. 44-45, Μεταλληνός. Ἡ ἐκχώρησις κατὰ τὸ ἰδ. δ.δ., σελ. 56, Κρίστη-Νικολετοπούλου, ἐνοχαι ἐκ συμβάσεως, σελ. 148), αἱ δὲ τοιαῦται τοῦ ὡς ἄνω γαλλικοῦ νόμου, ρυθμίζουσαι τήν ἐπικουρικῶς ἐπικαλουμένην ἀσφαλιστικὴν ὑποκατάστασιν, διότι τὸ γαλλικὸν δίκαιον διέπει τήν προειρημένην ἀσφαλιστικὴν σύμβασιν, ὡς ἀρμόζον εἰς τήν σύμβασιν ταύτην ἐξ ὧν τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν, ἐν ὧσιν ἰδίᾳ τῆς γαλλικῆς ἐθνικότητος τῆς πλειοψηφίας τῶν συνασφαλιστῶν καί τῆς συνάψεως τῆς τοιαύτης συμβάσεως ἐν Γαλλίᾳ. Καθ' ὅσον ὁμοῦ ἀφορᾷ τὸ κύριον αἴτημα περὶ καταψηφίσεως τῆς ἐναγομένης εἰς καταβολὴν τῆς ὡς ἄνω ὀφειλῆς τῆς εἰς δολλάρια ΗΠΑ καὶ τὸ τοιοῦτον περὶ τῶν ὡς ἄνω ἡ ἀπαίτησις κατέστη ἀπαιτητή, ἡ ἀγωγή εἶναι μὴ νόμιμος καὶ ἐντεῦθεν ἀπορριπτέα, ὡς πρὸς μὲν τὸ πρῶτον, διότι συμφώνως πρὸς τὸ προδιοληθέν άρθρ. 6 τοῦ ν. 5422/32 ὀφείλει εἰς συνάλλαγμα πληρωτέᾳ ἐν τῇ ήμεδαπῇ ἐξοφλοῦνται πάντοτε εἰς δραχμὰς ἐπὶ τῇ τρεχούσῃ τιμῇ τῆς ήμέρας ἐξοφλήσεως, ὡς πρὸς δὲ τὸ δεύτερον, διότι ἡ εἰρημένη παραλήπτρια τοῦ ἐπιδίκου φορτίου, οὕσα κρατικὴ ὑπηρεσία (Ἰ.Υπουργεῖον Ἐμπορίου τῆς Ἀκτῆς τοῦ Ἐλεφαντοστοῦ) στερεῖται τῆς ἐμπορικῆς ἰδιότητος, ἀφοῦ τὸ κράτος καὶ τὰ νομικὰ πρόσωπα δημοσίου δικαίου οὐδέποτε δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ἔμποροι (βλ. Τσιριντάνη, Ἐμπρ. Δ., σελ. 79, Καραβᾶ, Ἐμ-

πορ. Δ. §14, Πετιμεζᾶ, Ἐμπρ. Δ. σελ. 164), καὶ ἐπομένως δὲν πληροῦνται οἱ προϋποθέσεις τοῦ άρθρ. 111 §1 Εἰσ. Ν. ΑΚ. Μετὰ ταῦτα πρέπει ἡ ἀγωγή, καθ' ὃ μέρος ἐκρίθη νόμιμος, νὰ ἐρευνηθῇ περαιτέρω κατ' οὐσίαν.

Ἐπειδὴ, ἡ ἐναγομένη, συνομολογοῦσα διὰ τῶν προτάσεων τῆς, ἐμμέσως πλὴν σαφῶς, τήν ἐπιδίκον μεταφορὰν καὶ τὰς ἱστορηθείσας ἐκχωρήσεις τῆς ἐπιμάχου ἀπαίτησεως, ἀρνείται τὰ λοιπὰ θεμελιόντα τήν ἀγωγήν πραγματικά περιστατικά καὶ δὴ τήν ὡς ἄνω ἐπικαλουμένην βλάβην καὶ μερικὴν ἀπώλειαν τοῦ φορτίου, τὴν ἀξίαν τοῦ βλαβέντος καὶ ἀπολεσθέντος μέρους τοῦτο κατὰ τὸν χρόνον ἐκφορτώσεως καὶ ἐνάρξεως αὐτῆς ἀντιστοίχως, καί, ὡς πρὸς τήν πρώτην περίπτωσιν (βλάβην τοῦ φορτίου), τὴν ἐπελθοῦσαν μείωσιν τῆς ἀξίας τῆς βλαβείσης ποσότητος. Μετὰ ταῦτα ὑπόχρεως καθίσταται ἡ ἐνάγουσα πρὸς ἀπόδειξιν τῶν ὡς ἄνω ἀμφισβητούμενων περιστατικῶν διὰ παντός νομίμου ἀποδεικτικοῦ μέσου καὶ μαρτύρων, ὡς ἐκ τῆς φύσεως τῶν ἀποδεικτέων (393 ΚΠολΔ).

Ἐπειδὴ, περαιτέρω ὁ προβαλλόμενος ὑπὸ τῆς ἐναγομένης ἰσχυρισμός, ὅτι, συμφώνως πρὸς διαληφθεῖσαν εἰς τὰς ἐνδίκους φορτωτικὰς ρήτραν, τὸ βάρος καὶ ἡ ποσότης τῶν φορτωθέντων ἐμπορευμάτων ἦσαν ἀγνωστα εἰς αὐτήν, δι' οὗ ὑπαινίσσεται τήν ἀνατροπὴν τῆς κατ' άρθρ. 170 §1 ΚΙΝΔ πλήρους ἀποδεικτικῆς δυνάμεως τῶν φορτωτικῶν (ἐν σχέσει πρὸς καὶ μετάθεσιν ἐντεῦθεν τοῦ βάρους ἀποδείξεως τῶν ἄνω στοιχείων εἰς τήν ἐνάγουσαν (ἀρθρ. 125 ΚΙΝΔ), εἶναι ἀβάσιμος καὶ ἐντεῦθεν ἀπορριπτέος, διότι μόνῃ ἡ ἀναγραφὴ τῆς ἐν λόγω ρήτρας εἰς τὰς φορτωτικὰς δὲν ἀρκεῖ πρὸς τοῦτο, ἀλλ' ἔδει προσέτι ἡ ἐναγομένη νὰ ἐπικαλεσθῇ ὠρισμένους καὶ νὰ ἀποδείξῃ ὅτι εἶχεν εὐλογον αἰτίαν νὰ θεωρῇ τὰ στοιχεῖα ταῦτα, ὡς μὴ ἀντιστοιχοῦντα ἀκριβῶς πρὸς τὰ φορτωθέντα πράγματα ἢ δὲν ἦτο δυνατόν νὰ ἐλέγξῃ τήν ἀκρίβειαν αὐτῶν (βλ. Εφ. Περ. 79/79 ΕΝΔ 8, 129, ΕΦΑ δ 4413/75 ΕΝΔ 4, 466).

Ἐπειδὴ, κατὰ τὸ ἀρθρον 146 §1, ΚΙΝΔ ἡ ὑπὸ τοῦ ὡς παραλήπτου νομιμοποιουμένου

παραλαβῆ τῶν μεταφερομένων πραγμάτων, ἀνευ διατυπώσεως ἐγγράφου ἐπιφυλάξεως, δημιουργεῖ ἀπλῶς τεκμήριον ὅτι τὰ πράγματα παρελήφθησαν ὡς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγράφονται. Τὸ τεκμήριον ὁμοῦς τοῦτο εἶναι μαχητόν, συγχωρουμένου εἰς τὸν παραλήπτην νὰ ἀποδείξῃ ὅτι τὰ ἀνευ ἐπιφυλάξεως παραληφθέντα πράγματα ὑπέστησαν ζημίας ἢ ἀπωλέσθησαν κατὰ τὸ στάδιον τῆς κυρίας μεταφορᾶς (338 §2 ΚΠολΔ), τοῦ ὅπερ κέκτηται πρακτικὴν ἀξίαν μόνον ἐν ἡ περιπτώσει ὕφίσταται εἰς τήν φορτωτικὴν ρήτραν περὶ μὴ εὐθύνης τοῦ μεταφορέως διὰ τὸν πρὸς τῆς φορτώσεως ἢ μετὰ τήν ἐκφόρτωσιν χρόνον (ἀρθρ. 134 καὶ 143 στοιχ. α ΚΙΝΔ), ὁπότε ὁ μὴ διατυπώσας ἐπιφυλάξιν παραλήπτης δέον νὰ ἀποδείξῃ τήν ἐπέλευσιν τῆς ἀπωλείας ἢ βλάβης κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ (Εφ. Περ. 79/79, ἐνδ. αν). Ἐν προκειμένῳ ἰσχυρίζεται ἡ ἐναγομένη ὅτι, ἐν ὧσιν τοῦ ὅτι ἡ παραλήπτρια οὐδεμίαν διευτύπωση ἐπιφυλάξιν κατὰ τήν παραλαβὴν τῶν πραγμάτων, τεκμαίρεται ὅτι ταῦτα παρελήφθησαν ὡς ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγράφονται. Ὁ ἰσχυρισμός ὁμοῦς οὗτος ἀλυσιτελῶς ὑποβάλλεται, ἀφοῦ δὲν ἐπικαλεῖται αὐτὴ περαιτέρω τήν ὑπαρξίν ρήτρας εἰς τήν φορτωτικὴν περὶ μὴ εὐθύνης τοῦ μεταφορέως διὰ τὸν πρὸς τῆς φορτώσεως ἢ μετὰ τήν ἐκφόρτωσιν χρόνον.

Ἐπειδὴ, ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρων 134, 142, καὶ 143 περ. α, ΚΙΝΔ σαφῶς προκύπτει ὅτι εἶναι ἔγκυρος ἡ διὰ συμφωνίας ἀπαλλαγὴ τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἀπὸ τῆς εὐθύνης διὰ ζημίας προσγενομένης εἰς τὸ φορτίον πρὸ τῆς φορτώσεως ἢ μετὰ τήν ἐκφόρτωσιν, ἄκυρος ὁμοῦς ἡ συμφωνία περὶ ἀπαλλαγῆς αὐτοῦ διὰ ζημίας προκαλουμένης κατ' αὐτὸ τὸ στάδιον φορτώσεως ἢ ἐκφορτώσεως. Ὅθεν ὁ ἰσχυρισμός τῆς ἐναγομένης ὅτι διὰ περιληφθείσας εἰς τήν φορτωτικὴν ρήτραν, διαλαμβανούσης ὅτι ἡ φόρτωσις καὶ ἡ ἐκφόρτωσις θὰ γίνῃ δαπάναις καὶ κινδύνῳ τῶν φορτωτῶν καὶ παραληπτῶν ἀντιστοίχως, ἀπηλλάγη τῆς εὐθύνης διὰ τήν κατὰ τήν ἐκφόρτωσιν ἐπελθοῦσαν ζημίαν τοῦ φορτίου, εἶναι μὴ νόμιμος καὶ ἐντεῦθεν ἀπορριπτέα. Ὁ περαιτέρω ὁμοῦς ἰσχυρισμός αὐτῆς ὅτι ἡ ἐνδίκος ζημία προεκλήθη κατὰ τήν διάρκειαν τῆς ἐκφορτώσεως εἰς Ἀμπιζάν ἐξ ὑπαιτιότητος κατὰ τὰ ἐν ταῖς προτάσει τῆς εἰδικώτερον ἐκτιθέμενα τῶν ἀπασχοληθέντων στοιβαδῶν, μὴ προστηθέντων ὑπ' αὐτῆς ἀλλὰ ἀνηκόντων εἰς τὸ προσωπικὸν κρατικὸν ὄργανισμὸν τῆς Ἀκτῆς τοῦ Ἐλεφαντοστοῦ καὶ ἐπομένως ὄντων τρίτων πρὸς αὐτήν, ἄλλως προστηθέντων ὑπὸ τῆς παραληπτρίας, εἶναι νόμιμος, συνιστῶν ἐνστάσιν καταλυτικὴν τῆς ἀγωγῆς, ἐρειδομένην κατὰ μὲν τήν κυρίαν βάσιν τῆς ἐπὶ τῶν συνδεδεασμένων διατάξεων τῶν ἀρθρων 134, 144 ΚΙΝΔ, 335, 336 ΑΚ, κατὰ δὲ τήν ἐπικουρικὴν τοιαύτην ἐπὶ τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρ. 144 ἐδ. θ ΚΙΝΔ. Τὴν ἐνστάσιν ταύτην δέον, ἐν ἀρνήσει τῆς ἐναγομένης, νὰ ὑποχρεωθῇ νὰ ἀποδείξῃ ἡ ἐναγομένη διὰ παντός νομίμου ἀποδεικτικοῦ μέσου καὶ μαρτύρων, ὡς ἐκ τῆς φύσεως, τῶν ἀποδεικτέων (393 ΚΠολΔ).

at Argentina

HELLAS MAR. S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS
STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

WE ATTEND ALL ARG. PORTS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 — ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3111384, 3113397, 3110483,
3119480 OR 3121843, 3129735, 3121616
A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222063
Telexes: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR
CABLES: HELLASMAR BAIRE

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Σύγχρονη τεχνολογία εξοπλισμού καί εξαρτισμού πλοίων

Εύχρηστη συσκευή ένδειξης φορτώσεως

Μία βρετανικής κατασκευής συσκευή ένδειξης φορτώσεως για πλοία που λειτουργεί με τη βοήθεια μικροεπεξεργαστή και που συμμορφούται προς τις απαιτήσεις των μεγαλύτερων οργανισμών νηολογήσεως πλοίων του κόσμου, σχεδιάστηκε από κοινού με άτομα που έχουν σχέση με τη ναυτιλία για να εξασφαλιστεί η απλή λειτουργία στην οποία χρησιμοποιούνται καθιερωμένοι ναυτιλιακοί όροι και μονάδες.

Η συσκευή MARLIN επιτρέπει στους πλοιοκτήτες δεξαμενοπλοίων και φορτηγών φορτίου χύδην να συμμορφούνται με τους διεθνείς κανονισμούς χωρίς να χρειαστεί να εγκαταστήσουν υπερπολύπλοκα μηχανήματα για να κάνουν τους υπολογισμούς φορτώσεως.

Η MARLIN είναι μία πολύ ανθεκτική επιτραπέζια μονάδα που έχει διαστάσεις 61,5X35X55 εκατοστά και που αποτελείται από ένα μικροεπεξεργαστή, πληκτρολόγιο, βίντεο μόνιτορ και κρουστικό έκτυπώτη που παράγει μόνιμα αντίγραφα στοιχείων για τα αρχεία φορτώσεως του πλοίου.

Πρίν φύγει από το εργοστάσιο του κατασκευαστή, κάθε μονάδα τροφοδοτείται με τα στοιχεία σχεδιάσεως του πλοίου πάνω στο οποίο πρόκειται να εγκατασταθεί. Οι πληροφορίες καταστάσεως (Solid state) και έτσι δεν είναι δυνατόν να σβυστούν κατά λάθος, ή δε πρόσβαση προς αυτές γίνεται ταχύτατα.

Οι περισσότεροι χειριστές μπορούν να κάνουν τους υπολογισμούς φορτώσεως μετά από λιγότερο από μία ώρα εκμάθησης, καθώς τα προγράμματα του υπολογιστή έχουν χρησιμοποιηθεί στη σχεδίαση μερικών από τα πιο τελειοποιημένα σκάφη του κόσμου και έχουν δοκιμαστεί στην πράξη με επιτυχία.

Οι πληροφορίες που έχουν σχέση με το φορτίο και την ερμάτιση του πλοίου καταχωρούνται στη μονάδα μέσω του πληκτρολογίου από τον χειριστή ο οποίος ανταποκρίνεται σε προτροπές ερωτήσεως και απαντήσεως. Η οθόνη του βίντεο δείχνει ένα σχέδιο του πλοίου σε μορφή διαγράμματος με τις δεξαμενές και τα διαγράμματα (μπουλ-μέδες) ταυτόχρονα με τα διαγράμματα της διατηρητικής δυνάμεως και της ροπής κάμψεως κατά τρόπο ώστε να δώ-

σει άμεσες και σαφείς πληροφορίες για το φορτίο και τα αποτελέσματα που έχει πάνω στο πλοίο.

Μεταξύ των άλλων στοιχείων που παρέχει η συσκευή περιλαμβάνεται το βύθισμα στην πλώρα, στην πρύμνη και στο κέντρο του πλοίου (διορθωμένο ανάλογα με την πυκνότητα του νερού) που δείχνει την πλευστική ικανότητα του πλοίου σε συνάρτηση με τη διάταξη του φορτίου. Η ευστάθεια, ή διαρμητική δύναμη και η ροπή κάμψεως εμφανίζονται με το πάτημα ενός κουμπιού. Η συσκευή διαθέτει επίσης εισόδους για στοιχεία φορτίου και επιβατών.

Τέλος οι πλοιοκτήτες μπορούν να χρησιμοποιήσουν μία προαιρετική μονάδα δισκέτας για συνθήκες εργασίας όπως ο υπολογισμός μισθών και άμοιβων, παραγγελίες, αρχεία αποθηκεύσεως, συντήρηση και ανταλλακτικά και επεξεργασία κειμένων.

Συσκευή έκσφενδονίσεως σχοινιών

Πρόκειται για μία μονάδα έκσφενδονίσεως σχοινιών, βρετανικής κατασκευής, που σχεδιάστηκε για εύκολη λειτουργία σε δύσκολες συνθήκες στη θάλασσα και που μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε όλες εκείνες τις περιπτώσεις που απαιτούν την έκσφενδόνιση ενός σχοινιού με μεγάλη ακρίβεια και με την μικρότερη δυνατή προετοιμασία.

Το σύστημα έκσφενδονίσεως SPEED-LINE 250 περιέχει μία πλήρως σφραγισμένη ρουκέτα με ενσωματωμένο μηχανισμό πυροδοτήσεως, καύσιμο του κινητήρα της ρουκέτας που δίνει άμεση πυροδότηση, ελαφρύ μηχανισμό σκανδάλης και εναλλάσσεται πλήρως με τα υπάρχοντα συστήματα έκσφενδονίσεως σχοινιών της εταιρίας. Αποτελείται από αδιάβροχη πλαστική θήκη μήκους

330 χιλιοστών και διαμέτρου 190 χιλιοστών με καπάκια στα άκρα και με ενσωματωμένο συγκρότημα λαβής και σκανδάλης. Περιέχει 275 μέτρα σχοινιού σε κουλούρα και έχει ονομαστική έμβελεια 250 μέτρων σε καλές καιρικές συνθήκες και βάρος 4,6 κιλά. Το σχοινί έχει διάμετρο 4 χιλιοστών και είναι από πολυολεφίνη με ελαχίστη άντοχή 2 KN.

Αντιρρυπαντικό ύφαλόχρωμα για μείωση της καταναλώσεως καυσίμων

Οικονομία στα καύσιμα της τάξεως του 10% επιτεύχθηκε σε πλοίο επιστρωμένο με αντιρρυπαντικό ύφαλόχρωμα που παρασκευάζεται από την εταιρία INTERNATIONAL PAINTS.

Οι δοκιμές πραγματοποιήθηκαν στο Νορβηγικό σκάφος ρόλ-ον/ρόλ-οφ «Skauborn» από τα ναυπηγεία Herbert Engineering του Σάν Φρανσίσκο.

Το σκάφος που έχει χωρητικότητα νεκρού φορτίου 44.424 τόννων μπήκε σε στεγανή δεξαμενή για να βαφτεί το ύφαλο τμήμα του κύτους με πλήρη σειρά αντιρρυπαντικών ύφαλοχρωμάτων συμπολυμερισμού της INTERNATIONAL PAINTS. Πρίν γίνει αυτό το «Skaubord» ανέπτυξε ταχύτητα 13,78 κόμβων με βύθισμα 10,7 μέτρων καταναλώνοντας 50 τόννους βαρύ πετρέλαιο την ημέρα.

Μετά τις εργασίες, το σκάφος με το ίδιο βύθισμα, ανέπτυξε ταχύτητα 14,97 κόμβων καταναλώνοντας 47,23 τόννους καυσίμων την ημέρα, δηλαδή η ταχύτητα αυξήθηκε κατά 1,2 κόμβους με ταυτόχρονη μείωση της καταναλώσεως.

Η σχετική έκθεση των ναυπηγείων αναφέρει ότι η βελτίωση της αποδόσεως λαμβάνοντας υπ' όψη την παλαιά ταχύτητα των 13,78 κόμβων θα επιφέρει οικονομία στα καύσιμα 15 τον./ημέρα. Στην πραγματικότητα όμως, η πραγματική οικονομία κατά τη λειτουργία θα είναι μάλλον μικρότερη λόγω της μικρότερης ταχύτητας όταν το πλοίο κινείται προς δυσμάς.

Η έκθεση καταλήγει αναφέροντας ότι τα ναυπηγεία υπολογίζουν με την χρήση των αντιρρυπαντικών ύφαλοχρωμάτων θα προκύπτει οικονομία τουλάχιστον 5 τόννων την ημέρα και προς τις δύο κατευθύνσεις σε σύγκριση με τους προηγούμενους 12 μήνες. Αν θεωρήσουμε ότι το έτος έχει 250 εκμεταλλεύσιμες ημέρες και το κόστος ανά τόννο ανέρχεται περίπου σε 130 στερλίνες, αυτό σημαίνει οικονομία 160.000 στερλινών το χρόνο.

ΧΡ. ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ

Chartered Engineer, CEI, London
Διπ/χος Ήλ/γος Μηχ/ος, Μονάχου
Πτυχιούχος Ναυτιλιακών, Λονδίνου

CLAIMS

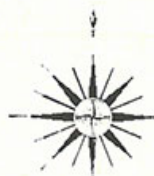
ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

ΜΕΛΕΤΕΣ — ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

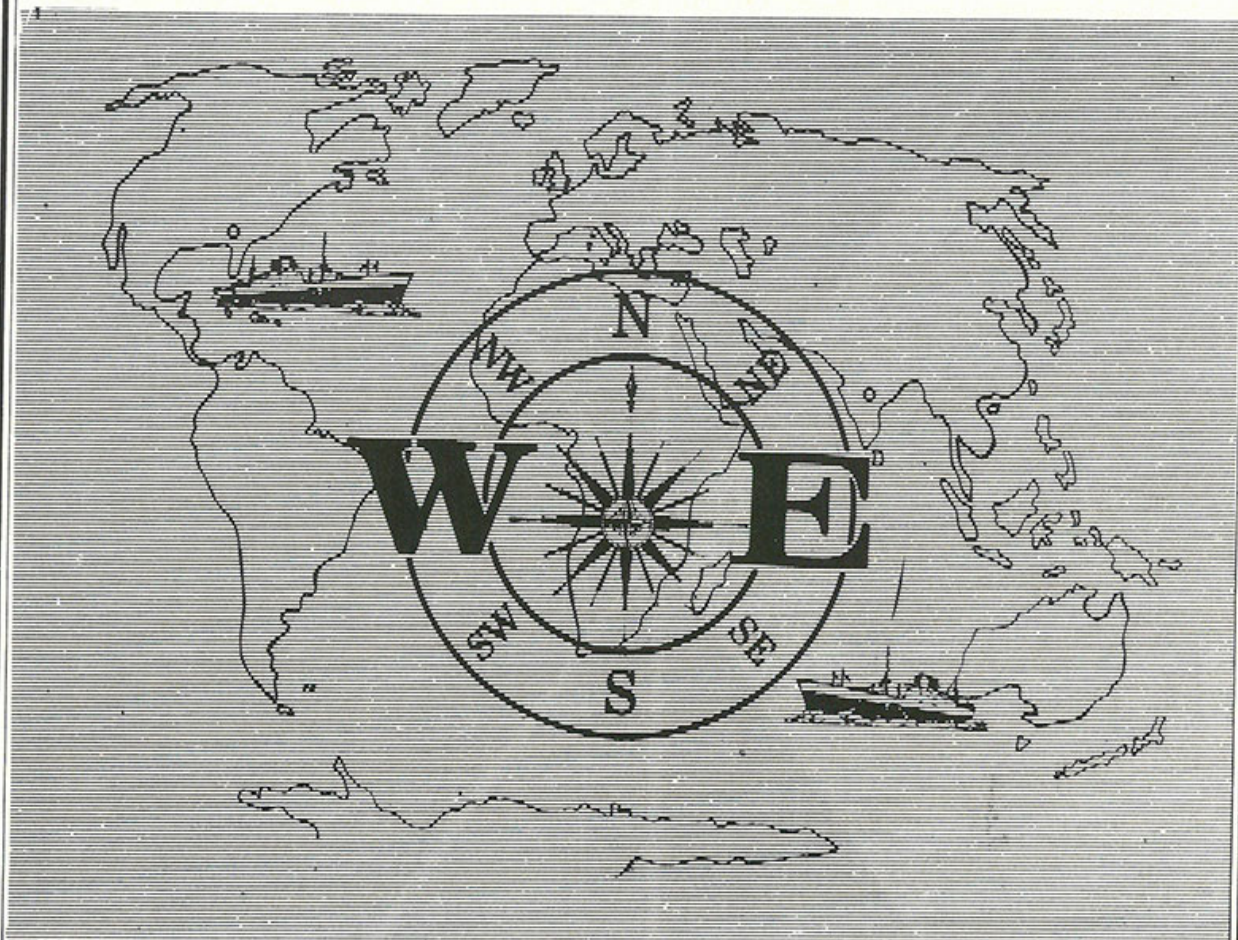
Τηλ. 4178181 — ΤΧ! 241015 CRIS GR.

B.O. Box 80347, Πλάτωνος 12, Πειραιώς



Hellarabia BUNKERS

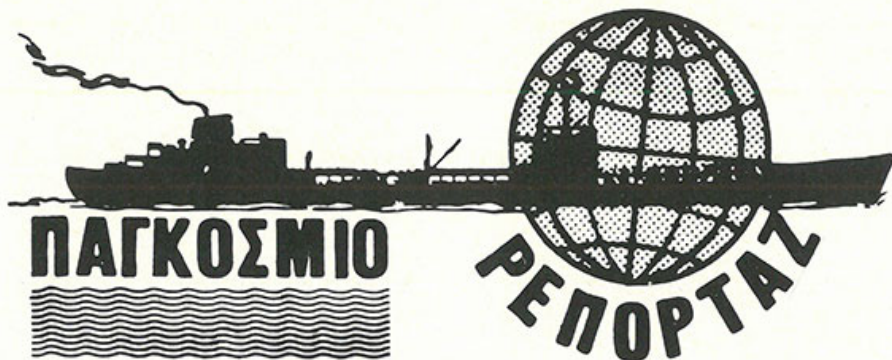
Rounding the globe, you'll have access to top quality, efficiency, promptness for all your bunkering needs.



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

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

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



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η δύναμη του στόλου

Στις αρχές του 1985 ο υπό γερμανική σημαία εμπορικός στόλος ανέρχονταν σε 429 πλοία 5.058.000 τον. γκρό. Έναντι της 1 Ιανουαρίου του 1984 παρουσιάζει μέν αύξηση κατά τρεις μονάδες αλλά σοβαρή μείωση σε τοννάκι κατά 613.000 τον. γκρό. γεγονός που εξηγείται από την πώληση 10 μεγάλων σκαφών και τη στρόφη προς μικρότερα πλοία, εξειδικευμένα και αποδοτικά.

Εκτός της εθνικής σημαίας τελούν 310 πλοία γερμανικής πλοιοκτησίας συνολικού τοννάκι 3.521.000 τον. γκρό. Ο αριθμός των πλοίων αυτών, που χρησιμοποιούν σημαίες εύκολας παρουσιάζει στασιμότητα σήμερα, ύστερα από την άκμή που γνώρισε στις αρχές της δεκαετίας.

Ο Γερμανικός εφοπλισμός παραμένει ο σπουδαιότερος πελάτης των εθνικών ναυπηγείων, δεδομένου ότι επί των 40 ναυοαυπηγείων πλοίων που νηολογήθηκαν το 1984 στο εθνικό νηολόγιο συνολικής χωρητικότητας 340.000 τον. γκρό, ο μεγαλύτερος αριθμός, συνολικού τοννάκι 275.000 τον. γκρό κατασκευάστηκαν σε γερμανικά ναυπηγεία.

ΕΣΣΔ

Η Ρίγα αναπτύσσεται

Η Ρίγα, το κυριώτερο σοβιετικό λιμάνι της Βαλτικής, από το οποίο διακινούνται τα εισαγόμενα υλικά για τον άγωγο αερίου της Δυτικής Σιβηρίας, πρόκειται να αναπτυχθεί με την προσθήκη εγκαταστάσεων χειρισμού κοντέινερς και τροχοφόρων φορτίων. Ο τελικός στόχος για το 1990 είναι να αυξηθεί η διαμετακομιστική ικανότητα του λιμανιού κατά 50% και ήδη οι εγκαταστάσεις έχουν εφοδιασθεί με τρεις μεταφορείς κιβωτίων των 40 τόννων, μία προβλήτα για τροχοφόρα φορτία καθώς και μεγάλες αποθηκευτικές εγκαταστάσεις για κοντέινερ και τροχοφόρα φορτία. Στους έξι πρώτους μήνες λειτουργίας των νέων εγκαταστάσεων διακινήθηκαν 3,5 εκατ. τόννων φορτίων και οι σοβιετικές αρχές πιστεύουν ότι με τις κατάλληλες επεκτάσεις, η δυνατότητα του λιμανιού της Ρίγας θα αυξηθεί στα 18 εκατομμ. τον. ετησίως την επόμενη 4ετία.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Περισσότερα Παναμαϊκά

Σύμφωνα με τα στοιχεία της αρμοδίας λιμενικής υπηρεσίας, τα κατά το 1984 εισελθόντα πλοία στον λιμένα του Κόμπε υπό παναμαϊκή σημαία ήταν πολύ περισσότερα από

πό τα υπό ιαπωνική σημαία. Πράγματι το 1984 προσήγγισαν στο Κόμπε 2.262 πλοία με παναμαϊκή σημαία έναντι 1986 ιαπωνικών. Για σύγκριση σημειώνεται ότι το 1975, τα μέν ιαπωνικά πλοία που προσήγγισαν στον ίδιο λιμένα είχαν φθάσει τα 2.751, ενώ τα παναμαϊκά δεν είχαν υπερβεί τα 890.

Τό γεγονός εξηγείται από τη σταθερή αύξηση του αριθμού των πλοίων τα οποία ύψωνουν την παναμαϊκή, λόγω των οικονομικών ευκολιών και των χαμηλών μισθών του προσωπικού. Κατά τη γνώμη των Ιαπωνικών υπηρεσιών η τάση αυτή θα συνεχισθεί, δεδομένου ότι τα υπό σημαίες εύκολας πλοία των οικονομικών παραδείσων της Λιβερίας, Κύπρου, Μπαχάμας και Βερμούδας, έχουν εξόδα έμμεταλλεύσεως που αντιστοιχούν με το ένα τρίτο ή και το ένα τέταρτο των εξόδων έμμεταλλεύσεως των Ιαπωνικών πλοίων, και όφειλεται κυρίως στη ναυτολόγηση χαμηλομισθων πληρωμάτων από τις Φιλιππίνες, το Χόγκ - Κόγκ και τη Φορμόζα.

ΙΝΔΙΑ

Καταπολέμηση της ναυταπάτης

Την βοήθεια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ζήτησαν οι Ινδοί εφοπλιστές στην καταπολέμηση των περιπτώσεων ναυταπάτης που παρουσιάζονται σε ανησυχητικό βαθμό στις Ινδικές θαλάσσιες μεταφορές. Μόνο κατά τη διάρκεια του 1984 πέντε πλοία με φορτίο για την Ινδία δεν έφτασαν ποτέ στις ακτές της προξενώντας έτσι μεγάλες οικονομικές ζημιές στους μεταφορείς. Όπως αναφέρθηκε κατά τη διάρκεια του διεθνούς σεμιναρίου για τη μελέτη της ναυταπάτης, το οποίο πραγματοποιήθηκε στη Βομβάη, σε όλες τις προαναφερθείσες περιπτώσεις τα πλοία είχαν ναυλωθεί από ευρωπαϊκές εταιρίες.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Πέτυχε η αναδιοργάνωση

Η δημόσια επιχείρηση Trasmediterranea

πραγματοποίησε κατά την τρέχουσα χρήση κέρδη της τάξεως των 500 εκατομμ. πεσέτων. Τούτο όφειλεται στη κατά την τελευταία όκταετία επιχειρηθείσα βαθειά αναδιοργάνωση της επιχείρησής.

Χάρη στην πολιτική αυτή οι κρατικές επιχορηγήσεις μειώνονται σταθερά επί σειρά ετών ενώ παράλληλα ο παλαιός στόλος που είχε μέση ηλικία 18,4 ετών ανανεώθηκε με 17 νέες μονάδες που προσκτήθηκαν τα επτά τελευταία χρόνια με κόστος 27 δισεκατομμ. πεσέτων.

Επίσης και οι τομείς έμμεταλλεύσεως των πλοίων μπήκαν σε όρθολογικές βάσεις με αναμόρφωση των εξυπηρετούμενων γραμμών και βελτίωση της αποδόσεώς τους. Μία κανονική γραμμή καθιερώνεται από φέτος μεταξύ Γένοβας - Καναρίων με προσέγγιση στους λιμένες Πάλμα, Άλμερια, Μάλαγα, Λας Πάλμας, Σάντα Κρούζ, και Άρρεσίφε. Άλλα εκείνο που αποτελεί το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα της βελτίωσης της παραγωγικότητας της επιχείρησης είναι η μείωση των δαπανών προσωπικού, οι οποίες ελαττώθηκαν μεταξύ του 1977 και του 1984 κατά 55%.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Για τη σύνδεση της Μάγχης

Οι Κυβερνήσεις της Βρεταννίας και της Γαλλίας όρισαν την 31 Οκτωβρίου σαν προθεσμία για την υποβολή σχεδίων σχετικά με τη δημιουργία μίας μόνιμης σύνδεσης ανάμεσα στις δύο χώρες. Αυτό στοχεύει στη λήψη αποφάσεων από τις δύο κυβερνήσεις μέχρι το τέλος του έτους σχετικά με το ποιο σχέδιο θα υιοθετηθεί έφ' όσον υπάρξει συμφωνία. Στις 2 Απριλίου οι δύο κυβερνήσεις δημοσίευσαν τις γενικές οδηγίες τις οποίες οι όμιλοι των ιδιωτικών εταιριών θα πρέπει να λάβουν υπόψη κατά την υποβολή των προσφορών τους σχετικά με τη σύνδεση της Βρεταννίας με την ηπειρωτική Εύρωπη είτε με υποβρύχια σήραγγα είτε με γέφυρα πάνω από την 34 χιλιόμετρων θαλάσσια έκταση της Μάγχης. Και οι δύο κυβερνήσεις επιμένουν στην άποψη ότι αυτή η σύνδεση θα πρέπει να χρηματοδοτηθεί εξ' ολοκλήρου από τον ιδιωτικό τομέα χωρίς καμία κρατική επιχορήγηση ή κυβερνητικές οικονομικές εγγυήσεις. Αν τελικά το έργο εγκριθεί στο τέλος του έτους, η θαλάσσια σύνδεση θα μπορούσε να τεθεί σε λειτουργία μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1990.

Οι γενικές οδηγίες προβλέπουν πολλούς δρους που αποσκοπούν στην προστασία των πλοίων που διασχίζουν τη Μάγχη και εκείνων που κατοικούν γύρω από τα προβλεπόμενα σημεία εισόδου και στις δύο χώρες. Οι όμιλοι που θα υποβάλουν προσφορές για το έργο θα πρέπει να καταθέσουν αξιόλογες

«BOMBAY»

NEGRIS

Overseas Suppliers - Shipchandlers

G.P.O. BOX 87, BOMBAY 400038, INDIA - CABLES: NEGRISCLEO

Phones: 261068 - 268656 - A.O.H. 211534 - Telex: 011-5718 XIOS

χρηματικές εγγυήσεις ύψους περίπου 150.000 λιρών σε κάθε χώρα. Για να μπορέσει μία σιδηροδρομική σύνδεση να αποτελέσει αναπόσπαστο τμήμα του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου η σύνδεση θα πρέπει να κάνει πρόβλεψη για τη διέλευση τρένων μέσα από τη σήραγγα με ταχύτητα μέχρι 160 χιλιομέτρων την ώρα. Θα χρειαστεί επίσης ένας συνεχής πεζόδρομος σε όλο το μήκος και των δύο κυρίων σηράγγων για να μπορούν οι επιβάτες να εκκενώνουν ένα τρένο αν υπάρξει ανάγκη.

Μειώθηκαν τα παροπλισμένα

Τονωτική ένεση για τον βρετανικό έφοπλισμό θεωρείται το γεγονός ότι ο αριθμός των παροπλισμένων βρετανικών πλοίων παρουσίασε κάμψη. Σύμφωνα με τα τελευταία στατιστικά στοιχεία, στο τέλος του μηνός Φεβρουαρίου τα παροπλισμένα πλοία μειώθηκαν σε 50, συνολικού τονάζ 2,68 εκατ. τον. d.w. ήτοι ποσοστό 12% της μεταφορικής ικανότητας του βρετανικού στόλου, έναντι του 15% του προηγούμενου μηνός.

Ειδικότερα, το παροπλισμένο τονάζ περιλαμβάνει 21 δεξαμενόπλοια 2,53 εκατ. τον. d.w., τα οποία αντιπροσωπεύουν το 19% του πετρελαιοφόρου στόλου της Μ. Βρετανίας, καθώς και 30 διάφορα άλλα πλοία που αντιπροσωπεύουν μόνο το 2% του αντίστοιχου στόλου.

Για λόγους συγκρίσεως σημειώνεται ότι σε παγκόσμια κλίμακα το παροπλισμένο τονάζ έφθασε στο τέλος Φεβρουαρίου σε 1.307 πλοία συνολικής μεταφορικής ικανότητας 62,8 εκατομμ. d.w.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Παραμελείται η άκτοπλοία

Ο έφοπλιστής Λ. Σίμονσεν ο οποίος παραιτήθηκε από την προεδρεία της του τμήματος περιορισμένης ναυτιλίας της Ένωσης Νορβηγών Έφοπλιστών, δήλωσε ότι οι άκτοπλοίοι έφοπλιστές της χώρας έχουν να αντιπαλαίσουν με ιδιαίτερα δυσμενείς συνθήκες. Ειδικότερα κατηγόρησε τις αρμόδιες νορβηγικές υπηρεσίες ότι αποδίδουν έ-

λάχιστη σημασία σ' αυτόν τον κλάδο της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Η άκτοπλοία, προσέθεσε, δεν ζητάει πλεονεκτική ή χαριστική μεταχείριση αλλά ζητάει απλώς να μην υπόκειται σε δυσμενείς διακρίσεις. Το γεγονός ότι από τις 85 έφοπλιστικές επιχειρήσεις του άκτοπλοϊκού τομέα οι 60 περίπου κατέχουν ένα μόνο πλοίο εξασθενίζει τη θέση τους. Γιατί οι μικρές αυτές επιχειρήσεις αντιπροσωπεύουν περιορισμένη απόφασιμένη δύναμη και βρίσκονται σε αδυναμία να επωφεληθούν από τις προόδους που σημειώνονται σ' αυτόν τον τομέα.

Για το λόγο αυτό ακριβώς απαιτείται δραστικά το Κράτος χωρίς να περιορίζει το ενδιαφέρον του για τη μεγάλη ναυτιλία — στην οποία προσφέρει πολλά — να δείξει ενδιαφέρον και για τον άκτοπλοϊκό κλάδο, ο οποίος είναι πολύτιμος για μία χώρα όπως η Νορβηγία.

Τά νέα κρουαζιερόπλοια

Αναβάλλεται τελικά η ιδέα της ναυπήγησης του γιγαντιαίου κρουαζιερόπλοιου «Phoenix» από την NCL. Αντί για το δυναμικό της 5.000 επιβατών σκάφος, η νορβηγική πλοιοκτήτρια εταιρία αποφάσισε την ναυπήγηση ενός μικρότερου με δυναμικότητα 2.500 επιβάτες που θα κοστίσει περί τα 200 εκατομμ. δολάρια και προσφέρει το πλεονέκτημα της ταχύτερης παράδοσης. Το νέο σκάφος που θα αντικαταστήσει το ήδη ηλίκιωμένο «Norway» θα μπορεί να κάνει κρουαζιέρες σ' όλο τον κόσμο, άλλα προορίζεται για την αγορά της Καραϊβικής, όπου παρά τον έντονο ανταγωνισμό υπάρχουν περιθώρια απασχολήσεως νέων κρουαζιερόπλοίων υψηλών προδιαγραφών.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Έκποιοι τα παλαιά πλοία

Η ναυτιλιακή Διοίκηση της χώρας επιμένει ιδιαιτέρως στην άμεση πώληση των μεταχειρισμένων πλοίων τα οποία λόγω παλαιότητας δεν είναι αποδοτικά και δημιουργούν σε νέους έφοπλιστές οικονομικά βάρος της τάξεως των 66 εκατομμυρίων δολλα-

ρίων. Για την επίβλεψη της εκποιήσεως αριθμού 84 πλοίων 860.000 τον. γκρός, θα δημιουργηθεί ειδική επιτροπή με τη συμμετοχή εκπροσώπων του έφοπλισμού και του Ναυτιλιακού Ίνστιτούτου της χώρας.

Η απόφαση αυτή αποτελεί συνέχεια της πολιτικής του Υπουργείου Βιομηχανίας για την μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση του έφοπλισμού. Η Κυβέρνηση θα χορηγήσει δάνεια της τάξεως των 118 εκατομμ. δολλαρίων για να καλύψει το έλλειμμα από την πώληση των πλοίων των οποίων το προϊόν θα ήταν κατώτερο των δανείων που οι έφοπλιστές έχουν πάρει από τις Τράπεζες.

Κατά τη δηλώσεις του Προέδρου της χώρας, ο νοτιοκορεατικός στόλος πρέπει να φθάσει το 1991 τα 11 εκατομμ. τόνων γκρός και εισπράξεις εκ ναύλων 4,7 δισεκ. δολλαρίων, ώστε να ανέλθει το 2001 στα 19 εκατομμ. τον. και τα 8,9 δισεκ. εισπράξεων.

OMAN

Έγκαταστάσεις υποδοχής λυμμάτων

Είναι γνωστή η καθυστέρηση των μεσογειακών χωρών και των κρατών του Περσικού Κόλπου, αλλά και η άποθυμία τους να εγκαταστήσουν ειδικές εγκαταστάσεις υποδοχής των λυμμάτων των πλοίων σύμφωνα με την Συνθήκη της Μαρπάλ 1973/78, με συνέπεια τα δυσχερή προβλήματα που έχουν να επιλύσουν οι πλοίαρχοι που αναγκάζονται πολλές φορές να απορρίπτουν τα λύματα στη θάλασσα κινδυνεύοντας με κυρώσεις. Τώρα το Όμάν, πρώτο από τα κράτη του Κόλπου, αποφάσισε να δημιουργήσει τέτοιες εγκαταστάσεις και αν υπάρχουν και άλλα πετρελαιοπαραγωγικά κράτη που θα το μιμηθούν αυτό δεν θα σήμαινε μόνο καθαρότερες θάλασσες, αλλά και αύξηση του πλούτου διόλου τονάζ. Ακόμα, σύμφωνα με μία πρόταση του IMO προς κυβερνήσεις άποθυμες να δημιουργήσουν τέτοιες εγκαταστάσεις, συζητείται η λύση χρησιμοποίησε τάνκερς για την συλλογή των λυμμάτων μέχρι την κατασκευή των απαραίτητων εγκαταστάσεων στην Ξηρά.

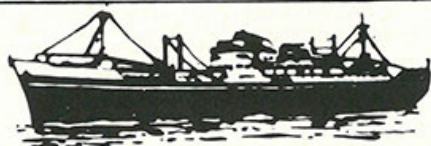
AEGEAN OCEANIC S.A.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τό οικογενειακό επίδομα για το 1984

Άρχισε και θα λήξει στις 31 'Ιουλίου ή προθεσμία για την υποβολή δικαιολογητικών για τη χορήγηση του οικογενειακού επιδόματος για το 1984. Δικαιούχοι είναι όσοι ναυτικοί έχουν παιδιά και έχουν πραγματοποιήσει στη διάρκεια του 1984 θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 60 ημερών (τά παιδιά πρέπει να είναι ανύπαντρα και μέχρι ηλικίας 18 ετών — για μαθητές, σπουδαστές και φοιτητές το όριο ηλικίας παρατείνεται μέχρι το 22 ετος και για παιδιά άνικανα για βιοποριστική εργασία ανεξάρτητα από ηλικία).

Υπενθυμίζεται ότι τό οικογενειακό επίδομα καταβλήθηκε για πρώτη φορά τό 1983 και άφορούσε τά χρόνια 1981 και 1982. Για τά χρόνια αυτά οικογενειακό επίδομα πήραν 42.000 ναυτικοί και για τό 1983 32.500 ναυτικοί οι όποιοι έλαβαν αντίστοιχα πάνω από δύο δισ. δραχμές και ένα δισ. δραχμές.

Μέ την ένεργοποίηση του μέτρου αυτού έχει άρχισι μιά νέα περίοδος στην προστασία των ναυτικών άφου πέρα από την άμοιβή που παίρνουν από την εργασία τους έχουν και μιά πρόσθετη οικονομική ένισχυση κάθε χρόνο που τό ύψος της δέν εξαρτάται από την ειδικότητα μέ την όποια ναυτολογούνται αλλά από την οικογενειακή τους κατάσταση και τη θαλάσσια υπηρεσία που έχουν πραγματοποιήσει τό προηγούμενο έτος.

Βράβευση ναυτικού

Η Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών βράβευσε στις 7 Μαΐου τόν ναυτικό Κοσμά Βλάχο από τη Σαντορίνη ό όποιος συνταξιοδοτήθηκε τό 1983 μέ τη μακρότερη θαλάσσια υπηρεσία (25 χρόνια σέ ποντοπόρα πλοία) και ό πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Στ. Γουρδομιχάλης μιλώντας στην τελετή υπογράμμισε ότι ή βράβευση αυτή δέν είναι μιά τυπική ή συμβολική φιλοφρόνηση. Είναι, είπε, ή πραγματική άναγνώριση του σημαντικού ρόλου που διαδραματίζει ό ναυτικός μας στην πολυδιάστατη, επίμονη και μέσα από λογής - λογής άντιξοότητες προσπάθειες της ελληνικής έμπορικης ναυτιλίας. Και μέ τη βράβευση αυτή ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών θέλει να τονίσει τη δημιουργική συμπόρευση του πλοιοκτήτη μέ τόν όχι περιστασιακό ναυτικό στην καθολική της έννοια. Ό κ. Γουρδομιχάλης άφου συγχάρηκε τόν κ. Βλάχο για τό έργο που πρόσφερε επί δεκαετίες τόνισε ότι ή Σαντορίνη, αυτό τό κυκλαδτικό νησί μέ την πλούσια ναυτική παράδοση και μέ πολύπλευρη θαλασσινή ιστορία, έρχεται να προστεθεί στις έννέα άλλες περιοχές — Χίος, Καρδάμυλα, Πειραιάς, Θάσος, Χαλκίδα, Κε-

φαλονιά, Σπέτσες, Σύρος, Άνδρος — που εκπρόσωποί τους έχουν βραβευθεί ως τώρα.

Υπό την κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αίτήσεις για έγγραφη στά έλληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κá-τωθι πλοίων:

— «Κάρμεν Βίτα», κοντέινερόπλοιο, πρώην «C. Concord», πρώην «Έλλένικ Κονκόρντ» ύπό ελληνική σημαία, 13.098 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που άνήκει στην εταιρία «SEA BEAUTY MARITIME INC.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Κάρμεν Φοντάνα», κοντέινερόπλοιο, πρώην «C. Friendship», πρώην «Έλλένικ Φρέντσιπ» ύπό ελληνική σημαία, 13.098 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που άνήκει στην εταιρία «SEA ACCORD MARITIME INC.» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Κάρμεν Σερένα», κοντέινερόπλοιο, πρώην «C. Spirit», πρώην «Έλλένικ Σπίριτ» ύπό ελληνική σημαία, 15.952 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, που άνήκει στην εταιρία «HONAKER SHIPPING COMPANY» (κ. Βασ. Κωνσταντακόπουλος).

— «Έντιούρανς», μπάλκ κάρριερ νεοπαρηλθέν, 22.208 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1985, που άνήκει στην εταιρία «DECISION MARITIME CORP.» (κ. Νικ. Κωτάκης).

— «Φωτεινή Φ.», φορτηγό, πρώην «Ηαμπο» ύπό φινλανδική σημαία, 2.928 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1968, που άνήκει στην εταιρία «BONANZA COMPANIA NAVIERA S.A.» (Eivcar Compania Naviera S.A.).

— «Σίφνος Άϊλαντ», φορτηγό, ναυπηγούμενο Νο. 2862, 10.511 τόν. γκρός, που άνήκει στην εταιρία «SERIFOS MARITIME S.A.» (κ. Ευάγγ. Σεβδόκογλου).

Παραλαβές

Στόν Όμιλο Παπαρησιτίδη παρεδόθησαν τά δύο άδελφά μπάλκ κάρριερς «Σάνκο Ντέρινγκ» και «Σάνκο Ντηφάιντ» 26.100 τόν. d.w. 16.605 τόν. γκρός, μηχανή οικονομικού τύπου Μπουρμπίστερ και ύψωσαν σημαία Παναμά.

Άπό τά ναυπηγεία της Μισουί στη Σίμπα παραδόθηκε στην εταιρία «Hillcrest Navigation» της Λιβερίας, τό μπάλκ κάρριερ «Άγία Σοφία» 41.146 τόν. d.w., 24.524 τόν. γκρός, τό όποίο ύψωσε την κυανόλευκο.

Τό σκάφος είναι έφοδιασμένο μέ μηχανή χαμηλής κατανάλσεως «Μπουρμπίστερ & Γουέην» τύπου GL 60 MCE και μέ τέσσερους ηλεκτρο-υδραυλικούς γερανούς των 25 τόνων, καθώς και μέ συσκευή ύπολογισμού φορτώσεως.

Άγοραπωλησίες

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Φρόσω», 31.915 τόν. d.w., 18.328 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1970, έναντι ποσού περί των 1,3 έκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του λιβε-ριανού σκάφους μεταφοράς όχημάτων «Captain George» 57.412 τόν. d.w., 34.103 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού περί των 4,4 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Ατίκα», 28.420 τόν. d.w., 18.359 τόν. γκρός, ναυπηγθέν στη Γιουγκοσλαβία τό 1971, έναντι τιμής περί των 1,65 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες επίσης φέρεται πωληθέν τό βρετανικό δεζελοκίνητο μπάλκ κάρριερ «Eirama», 104.447 τόν. d.w., 54.540 τόν. γκρός, ναυπηγθέν στην Ιαπωνία τό 1968, έναντι τιμής περί των 2,4 έκατομ. δολλαρίων.

— Έφοπλιστές της Ιταλίας άγόρασαν τό μεγάλο μπάλκ κάρριερ «Άλκήνωρ» 127.435 τόν. d.w., 70.088 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 7,2 έκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του ύπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «Dahlia», 30.696 τόν. d.w., 16.873 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως του 1976, μηχανή Σούλτζερ 11.500 ίππων, έναντι τιμής περί των 2,8 έκατομ. δολλαρίων.

Σέ Σκανδιναυούς έπωλήθη τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Κάβο Λόγγος» 107.943 τόν. d.w., 50.998 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1969, ύπό έμπιστευτικούς όρους.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Φορμόζας άγόρασαν τό ελληνικό μικτό πλοίο «Ρητόρικ», 77.012 τόν. γκρός, ιαπωνικής κατασκευής του 1971, αντί δολ. 130 ανά τόννο έλ. έκτοπίσματος.

— Στό Πακιστάν έπωλήθη για διάλυση τό ύπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό πλοίο «Κατριναμάρ» 9.798 τόν. γκρός του 1965, αντί δολ. 117 ανά τόννο βάρους.

— Επίσης σέ Πακιστανούς διαλυτές έπωλήθη τό ελληνικό φορτηγό «Έλευθερία», 8.400 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1960, αντί δολ. 119 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

— Διαλυτές του Πακιστάν άγόρασαν τό ύπό σημαία Μάλτας φορτηγό πλοίο «Ιόνιαν Μούν», 5.201 τόν. γκρός του 1961, αντί δολ. 110 ανά τόννο βάρους.

— Στό Καράτσι έπωλήθη για διάλυση τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Λαΐδη Τ.»

**LADY REQUIRES TO BE EMPLOYED
AS PHONE OPERATOR
IN A SHIPPING COMPANY
TEL.: 412 7271 (15 - 17.00)**

31.686 τόν. γκρός του 1963, τό όποίο είχε ύποστει ζημιές από αεροπορική επιδρομή στόν Περσικό, αντί δολ. 114 ανά τόννο έλ. έκτοπίσματος.

— 'Ινδοί διαλυτές απέκτησαν τό έλληνικό φορτηγό «Εύσταθία» 7.165 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1957, αντί δολ. 118,25 ανά τόννο έλ. έκτοπίσματος.

— Στο Πακιστάν έπωλήθη γιά διάλυση τό δεξαμενόπλοιο μεταφοράς ύγροποιημένων αερίων «Γκάζ Φάουνταιν», 23.796 τόν. γκρός του 1979, αντί δολ. 100 ανά τόννο βάρους.

— 'Επίσης στό Πακιστάν κατέληξε γιά διάλυση τό έλληνικό φορτηγό - ψυγείο «Λαίδη Μαντόνα», 8.367 τόν. γκρός του 1965, αντί δολ. 116,50 ανά τόννο έλ. έκτοπίσματος.

ΟΙ δεξαμενισμοί

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

Στίς 15 καί 16 Μαΐου τό «'Αλκαίος», στίς 17

τό «Σίσι», στίς 20 τό «Βεργίνα», στίς 22 τό «Νάξος», στίς 27 τό «'Αγ. Γεώργιος», στίς 28 καί 29 τό «'Ατλας Ι» καί στίς 31 Μαΐου τό «'Ιό-νιαν Κέϊπ».

'Η μεγάλη πλωτή έχει προγραμματισθεί ως εξής: Στίς 15 Μαΐου τό «'Ολύμπικ Φοίνιξ», στίς 16 τό «Μπλύστοουν», στίς 17 καί 18 τό «Κύθνος» στίς 19 καί 20 τό «Ζανέτ», στίς 21 καί 22 τό «Σίτυ όφ Σέμμερα», στίς 25 καί 26 τό «Μαρίνα Α.» καί στίς 29 τό «Δήμητρα».

'Αρχαιρεσίες στό Κομμίττη

Στίς 23 Μαΐου 1985 θά πραγματοποιηθεί στό Λογδινό ή Γενική Συνέλευση των μελών του Κομμίττη καί θά έπακολουθήσουν άρχαιρεσίες γιά τήν ανάδειξη νέου Διοικητικού Συμβουλίου.

Νέοι Προξενικοί Λιμενάρχες

Στά προξενικά λιμεναρχεία Μπουένος 'Αϊρες καί Γένοβας τοποθετήθηκαν αντίστοιχα οι αντιπλοίαρχοι Λ.Σ. Γεώργ. Βλαβιανός καί 'Ιωάν. Παρασκευάς.

Νέοι Λιμενικοί Σταθμοί

Μέ ύπουργικές αποφάσεις πού στάλθηκαν γιά δημοσίευση στήν 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως ιδρύονται δύο νέοι λιμενικοί σταθμοί στήν Φολέγανδρο καί στήν Κορώνη Μεσσηνίας γιά τήν καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων καί τήν άποτελεσματικότερη άστυνόμευση της περιοχής.

Τά ναυτικά φυλλάδια

Τόν 'Απρίλιο εκδόθηκαν από τίς άρμόδιες ύπηρεσίες του 'Υπουργείου Ναυτιλίας 465 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Πώληση 'Επιβατηγού

Σέ πλοιοκτήτες μέ έδρα τό Μαΐαμι των ΗΠΑ, έπωλήθη τό επιβατηγό - όχηματαγωγό «'Οδυσσέας 'Ελύτης» 7.800 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 4,7 εκατομ. δολларίων. Σύμφωνα μέ πληροφορίες οι αγοραστές θά μετατρέψουν τό σκάφος σέ ήμερόπλοιο σύμφωνα μέ τίς απαιτήσεις της Coast Guard.

'Η COSTAMARE αγόρασε τρία κοντεϊνερόπλοια της «'Ελληνικής»

'Η εταιρία Costamare αγόρασε τά κοντεϊνερόπλοια της «'Ελληνικής», «'Ελλένικ Κόνκορντ», 13.098 τόν. γκρός του 1973, «'Ελλένικ Φρέντσιπ», 13.098 τόν. γκρός του 1972 καί «'Ελλένικ Σπίριτ», 15.952 τόν. γκρός του 1972, τά όποία μετονομάστηκαν αντίστοιχα σέ «Κάρμεν Βίτα», «Κάρμεν Φοντάνα» καί «Κάρμεν Σερένα» καί ύψωσαν εκ νέου τήν 'Ελληνική.

Κατάσχεση πλοίου

'Ο 'Υπουργός Ναυτιλίας έδωσε στό πλήρωμα του δεξαμενοπλοίου «Σουάν Λέϊκ» άδεια νά κατασχέσει τό σκάφος προκειμένου νά εξασφαλισθούν άπαιτήσεις του ύψους 130.000 δολ. πού προέρχονται από καθυστερούμενες άποδοχές.

Καταγγελία πληρώματος

Τό πλήρωμα του έλληνικού φορτηγού «Σόβιντ», τό όποίο βρίσκεται άγκυροβολημένο στόν όρμο του Ναυαρίνου, κατήγγειλε, στό λιμεναρχείο της Πύλου, όπως ανακοίνωσε τό 'Υπουργείο Ναυτιλίας, ότι ή πλοιοκτήτρια εταιρία όφείλει σέ έπτά "Ελληνες καί έξι ξένους ναυτικούς έννέα εκατ. δραχμές από καθυστερούμενες άποδοχές καί ότι στό πλοίο δέν υπάρχουν τρόφιμα. 'Ο απόπλους του πλοίου έχει άπαγορευθεί έπειτα από αναγκαστική κατάσχεση πού έγινε από τήν τράπεζα Μπάνκ όφ 'Αμερίκα.

'Ελλείψεις σέ πλοίο

Στό έλληνικό φορτηγό «Φόρουμ Σάν» διαπιστώθηκαν από τό προξενικό λιμεναρχείο του Ρότερνταμ σοβαρές έλλείψεις στους τομείς άσφαλείας της ναυσιπλοΐας καί της ένδειαίτησεως του πληρώματος καί γιά τό λόγο αυτό επέβλήθη στόν πλοίαρχο πρόστιμο 4.000 φιορινών.

'Επέστρεψε τό πλήρωμα του τάνκερ «Κατερίνα Β.»

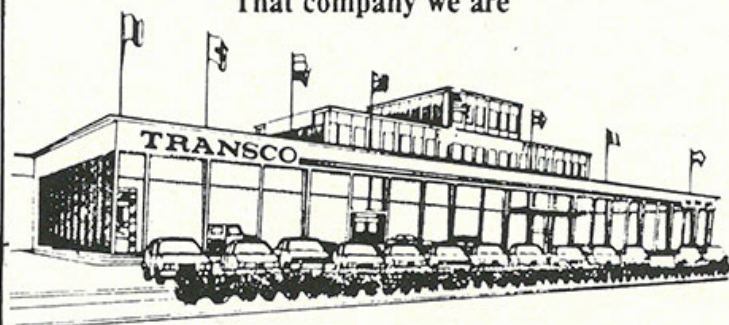
'Επέστρεψαν τό μεσημέρι της Δευτέρας στήν 'Αθήνα μέσω Δαμασκού οι 16 "Ελληνες ναυτικοί πού αποτελούσαν τό πλήρωμα του έλληνικού δεξαμενοπλοίου «Κατερίνα Β.» τό όποίο έχει εγκλωβισθεί στό Λίβανο από τίς 25 Μαρτίου. 'Η έπιστροφή του πληρώματος



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: 03/542.82.40 (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

ΓΑΜΗΛΙΑ ΔΩΡΑ 40 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ

έπιτεύχθηκε έπειτα από πολυήμερες συντονισμένες προσπάθειες των υπηρεσιών Ναυτιλίας και Έξωτερικών, της ελληνικής πρεσβείας στη Βηρυττό και της πλοιοκτητικής εταιρίας.

Πτώμα λαθρεπιβάτου σέ ελληνικό πλοίο

Στή τσιμινιέρα του ελληνικού φορτηγού «Επιμελεία» που βρίσκονται στο άγκυροβόλιο του ποταμού του Λονδίνου βρέθηκε το πτώμα ενός άγνωστου έγχρωμου άνδρος, το οποίο, όπως ανέφερε στο πλοίο στις 27 Φεβρουαρίου πρέπει να ανήκει σέ λαθρεπιβάτη που επιβιβάστηκε όταν το σκάφος έφυγε από τη Μομπάσα της Κένυα.

Και Έλληνας λαθρεπιβάτης!

Ένας Έλληνας, αυτή τη φορά, λαθρεπιβάτης βρέθηκε στο ελληνικής ιδιοκτησίας λιβεριανό φορτηγό «Άνδρος Αϊλαντ» πέντε ημέρες μετά τον απόπλου του σκάφους από το Ντάρμπαν της Νότιας Αφρικής. Πρόκειται για τον Δημ. Σουρλίγκα, 44 ετών, από τον Άγιο Γεώργιο Άρκαδίας αλλά μόνιμο κάτοικο της Νότιας Αφρικής. Όπως ανέφερε στο Υπουργείο ο πλοίαρχος του σκάφους, ο Σουρλίγκα λέγει ότι έφυγε από το Ντάρμπαν γιατί διώκεται από τις τοπικές αρχές για λαθρεμπόριο τσιγάρων. Το υπουργείο Ναυτιλίας ζήτησε από το υπουργείο Έξωτερικών να μεριμνήσει για την αποβίβαση του λαθρεπιβάτη όταν το πλοίο καταπλεύσει στις 25 Μαΐου στην Αμβέρσα και την προώθησή του στην Ελλάδα.

Έξ άλλου ένας Αίθιοπας λαθρεπιβάτης βρέθηκε στο πλοίο «Εμπρός» μετά τον απόπλου του από το λιμάνι Μασάνα της Αιθιοπίας, και άλλοι τρεις Ινδονήσιοι λαθρεπιβάτες βρέθηκαν στο πλοίο «Ομέρικ Ντόουν». Δόθηκαν οδηγίες για την αποβίβαση τους και τον επαναπατρισμό τους με δαπάνες των πλοιοκτητριών εταιριών.

Σκοτώθηκε Έλληνας ναυτικός σέ πλοίο μέ σημαία Όνδούρας

Ο ναυτικός Περ. Καρακάξης, 34 ετών, ανθυποπλοίαρχος του υπό σημαία Όνδούρας φορτηγού «Ευσταθία», σκοτώθηκε σέ άτύχημα που έγινε στο λιμάνι της Κωνσταντίας και προκλήθηκε από πτώση της σκάλας του πλοίου στο χώρο μεταξύ της αποβάθρας και του σκάφους. Στο ίδιο άτύχημα τραυματίστηκε και ένας Τανζανός ναύτης που βρισκόταν την ίδια στιγμή στη σκάλα μαζί με τον Καρακάξη.

Πειρατική επίθεση

Τό φορτηγό «Άριστεύς» δέχθηκε πειρατική επίθεση έξω από τό λιμάνι Πάλεμπαγκ της Σουμάτρας. Οι πειρατές άκινητοποιήσαν τον πλοίαρχο πήραν ένα βίντεο, ένα μαγνητόφωνο, ένα ραδιόφωνο 750 δολάρια και διάφορα άλλα αντικείμενα του πλοίου. Από τό πλήρωμα δέν έπαθε κανείς τίποτα.

Γιά λαθρεμπόριο

Δύο Έλληνες και πέντε χιλιανοί ναυτικοί που αποτελούσαν τό πλήρωμα του παναμαϊκού φορτηγού «Gell» συνελήφθησαν από τις Ισπανικές αρχές κατηγορούμενοι για λαθρεμπόριο τσιγάρων. Πρόκειται για τον πλοίαρχο Γρηγ. Τσολάκη και τον Α΄ μηχανικό Φώτη Γεροβασίλη.



Άθόρυβα και έφέτος, όπως επί σειρά ετών τό Ίδρυμα Προικοδοτήσεων Ιωάννου Διαμ. Πατέρα, έδωσε τό παρόν. Σέ σεμνή τελετή, ή οποία πραγματοποιήθηκε στις 22 Απριλίου στην Αίθουσα της Αρχαιολογικής Έταιρίας, πρόσφερε σέ 260 θυγατέρες ναυτικών, από όλα τά μέρη της Ελλάδος, γαμήλιο δώρο 155.000 δραχμών. Η αίθουσα ήταν κατάμεστη από τις δικαιούχους τούς συγγενείς τους, προσκεκλημένους του Ίδρύματος, και πολλούς επισήμους. Τόν άσθενούντα Αρχιεπίσκοπο εκπροσώπησε ο Έπίσκοπος Άχελώου κ. Εϋθύμιος και παρέστησαν ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Κατσιφάρας, ο γεν. γραμματέας του ΥΕΝ και ο Αρχηγός του Λιμενικού Σώματος. Τό μεγάλο φιλανθρωπικό έργο και τη προσωπικότητα του άείμνηστου Καπτάν Γιάννη Πατέρα έξηραν σέ σύντομες όμιλίες τους ο υπουργός κ. Κατσιφάρας και ο τ. υπουργός κ. Μπουρνιάς και έκ μέρους των προικοδοτουμένων ή κ. Σκιαθίτη.

Τίς έπιταγές διένειμαν προς τις δικαιούχους ο Έπίσκοπος Άχελώου, ο υπουργός Έμπορικης Ναυτιλίας, ο παριστάμενος εκπρόσωπος του Ίδρυτου και μέλος του Δ. Συμβουλίου κ. Διαμαντής Στ. Πατέρας και ή κυρία Διαμαντή Πατέρα, ο γεν. Γραμματέας του ΥΕΝ ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος και άλλοι έπίσημοι έκ των παρευρεθέντων. Τό συνολικό ποσό των διανεμηθέντων γαμήλιων δώρων έφθασε τά 40.300.000 δραχμές.

Διάσωση στις Άζόρες

Τό πλήρωμα του φορτηγού «Δαναός» περυσινέλεξε βόρεια των Άζορών, ένα 48χρονο Γάλλο, του οποίου τό μικρό σκάφος έκανε νερά λόγω ρήγματος και κινδύνευε νά βυθιστεί.

Αιμοδοσία από τό Α.Σ.

Άνδρες του Λιμενικού Σώματος καθώς και υπάλληλοι του Υπουργείου Ναυτιλίας έδωσαν έθελοντικά έξήντα μπουκάλια αίμα σέ Συνεργείο του Έλληνικού Έρυθρού Σταυρού.

Ο Κανονισμός για τά φάρμακα

Έστάλη για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως τό Προεδρικό Διάταγμα μέ τό οποίο τροποποιείται ο Κανονισμός για τον έφοδιασμό των πλοίων μέ υγειονομικό υλικό.

Η Σχολή Πυροσβεστικών Μέσων

Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων του Ασπρόπυργου άποφοίτησαν τον Άπρίλιο 415 ναυτικοί.

Οι Άνδριοι εύχαριστούν

Τήν Ικανοποίησή του καθώς και εύχαριστίες έξέφρασε τό Δ.Σ. της «Ένώσεως Άνδρίων» για την έπίλυση του συγκοινωνιακού προβλήματος της Άνδρου από την Ραφήνα.

Συνέδριο Έπιμελητηρίων

Μεταξύ 8-10 Μαΐου πραγματοποιήθηκε στην Θεσσαλονίκη τό 3ο Διεθνές Συνέδριο των Χωρών του ΛΟΜΕ και της Ένώσεως Έπιμελητηρίων Ελλάδος μέ τη συμμετοχή εκπροσώπων από 85 χώρες του ΑΚΕ (Άφρικής — Καραϊβικής — Ειρηνικού) και των χωρών της ΕΟΚ.

Παρά τό γεγονός ότι ή διοργάνωση του

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΜΕ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΣΕ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ (VLCC) ΚΑΙ 4ΕΤΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΩΣ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΣΤΟ ΤΜΗΜΑ OPERATIONS ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΜΕΓΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΖΗΤΕΙ ΑΝΑΛΟΓΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΕΜΠΕΙΡΟΣ ΕΠΙΣΗΣ ΓΙΑ CREW — SUPPLY — MGA.
ΤΗΛΕΦ. 9512598 ΕΡΓΑΣΙΜΕΣ ΗΜΕΡΕΣ 10 - 12.00

Συνεδρίου είχε χρηματοδοτηθεί από την ΕΟΚ, ή προεκλογική περίοδος που διανύουμε και οι στάσεις των ελεγκτών έναερίου κυκλοφορίας δημιούργησαν πολλά προβλήματα, με αποτέλεσμα να μην παραστούν ο πρόεδρος της 'Ενώσεως 'Επιμελητηρίων 'Ελλάδος και Λ. 'Εφραίμογλου και οι ύπουργοί κ.κ. Κατσιφάρας και 'Ιντζές, καθώς και να υπάρξουν πολλές αλλαγές και καθυστερήσεις στο πρόγραμμα του διήμερου συνεδρίου.

Κρίνουμε σκόπιμο να υπογραμμίσουμε την εξαίρετη εμφάνιση και συμμετοχή στο Συνέδριο του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος δια τοις προέδρου του κ. Κ. Φαφαλιού και των κ.κ. Ν. Βερνίκου, Ι. Περράκη και Κ. Κατσιγέρα, οι οποίοι υπήρξαν και οι εισηγητές από ελληνικής πλευράς πάνω σε ναυτιλιακά και νομικά θέματα.

Σχετικά με το θέμα της στενότερης ναυτιλιακής συνεργασίας ή και ακόμη της δημιουργίας μικτών ναυτιλιακών επιχειρήσεων με κράτη του ΑΚΕ, το Ναυτικό 'Επιμελητήριο ζήτησε από τους εκπροσώπους των χωρών αυτών να υποβάλλουν συγκεκριμένες προ-

τάσεις, οι οποίες μέσω του Ν.Ε.Ε. θα προωθηθούν στις ενδιαφερόμενες ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Στή Διεθνή Διάσκεψη Ναυτικού Δικαίου

"Όπως έχομε προαναφέρει, πραγματοποιείται στη Λισσαβόνα μεταξύ 19-25 Μαΐου ή 33 Διεθνής Διάσκεψη Ναυτικού Δικαίου της Comité Maritime International (CMI) με θέματα την αναθεώρηση των Διεθνών Συμβάσεων για τη συντηρητική κατάσχεση πλοίων και την επανεξέταση των διεθνών κανονισμών εκποίησης ναυτικών προνομίων.

Για το πρώτο θέμα εισηγητής θα είναι ο δικηγόρος κ. 'Αντ. 'Αντάπας και για το δεύτερο ο δικηγόρος κ. Ι. Περράκης.

Στή Διεθνή Διάσκεψη θα μετέσχουν επίσης οι κ.κ. Π. Σωτηρόπουλος, πρόεδρος της 'Ελληνικής 'Ενώσεως Ναυτικού Δικαίου και Γ. Δανιόλος, Ν. Σκορίνης, Θ. Καρατζάς, Ι. Ρόκας.

'Ο κ. Γεώργ. Π. Λιβανός επανεξελέγη στη HELMEPA

'Ο κ. Γεώργ. Π. Λιβανός επανεξελέγη πρόεδρος της 'Ελληνικής 'Επιτροπής Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (HELMEPA). 'Αντιπρόεδρος εξελέγη ο κ. Π. 'Ιωαννίδης, γεν. γραμματέας ο κ. Πέτρος Ν. Γουλανδρής, ειδικός γραμματέας ο κ. Γιάννης Κ. Λύρας, ταμίας, ο κ. Μαθιός Λώς και μέλη οι κ.κ. Γεώργ. Κουμάνταρος, Μιλτ. Λαζαρίμος, Νικ. Εύθυμιος, 'Ανδρ. Ποταμιάνος, Γεώργ. Φουστάνος και Νικ. Σούτος.

'Η έκθεση Nor-Shipping 85

Στό 'Όσλο πραγματοποιήθηκε από 6 - 10 Μαΐου η διεθνής ναυτιλιακή έκθεση «Νόρ - Σίπινγκ 85» στην οποία μετείχαν 280 εκθέτες από 25 χώρες που εκπροσωπούσαν 650 παραγωγούς.

Δραστηριότητες της HELMEPA

Τό Σάββατο 20 'Απριλίου εγκαινιάστηκε στο 'Εμπορικό Κέντρο και Βιομηχανικό 'Επιμελητήριο της Καλαμάτας Φωτογραφική 'Εκθεση της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ - HELMEPA με τίτλο «'Ελάτε να σώσουμε τις Θάλασσες». Τήν έκθεση εγκαινίασε ο Νομάρχης Μεσσηνίας και διήρκεσε μέχρι τό τέλος 'Απριλίου.

Μέσα στα πλαίσια ενός προγράμματος για τη δραστηριοποίηση του ανθρώπινου παράγοντα με στόχο την έθελοντική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η HELMEPA έδωσε και στο κοινό της Καλαμάτας τό μήνυμα για Καθαρές 'Ελληνικές Θάλασσες και 'Ακτές. Στήν προσπάθεια αυτή συμπαραστάθηκαν ή Νομαρχία Μεσσηνίας, τό ΥΕΝ/Λιμεναρχείο Καλαμάτας, καθώς και τό 'Εμπορικό Μέλος της HELMEPA, ή ΦΙΝΑ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

'Η 'Εκθεση πρωτοπαρουσιάστηκε στο Π. Φάληρο της 'Αθήνας κατά τη Ναυτική 'Εβδομάδα 1984, πάνω στο Α/Γ «ΙΚΑΡΙΑ», που διατέθηκε γι' αυτό τόν σκοπό από τό Π.Ν. συμμετέχοντας στον κοινό αγώνα για την καταπολέμηση της ρύπανσης. Στή συνέχεια φιλοξενήθηκε και πάλι πάνω στο Α/Γ «ΙΚΑΡΙΑ» στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης με την ευκαιρία της ΔΕ 1984.

Τόν 'Οκτώβριο μεταφέρθηκε στή ΧΑΝ/Θεσσαλονίκης. 'Από 22 Νοεμβρίου έως και 6 Δεκεμβρίου 1984 λειτούργησε στο Νομαρχιακό Μέγαρο Καβάλας. Στή συνέχεια φιλοξενήθηκε στο Βόλο από 2 έως 16 Φεβρουαρίου, και μεταξύ 3-12 Μαρτίου, επισκέφθηκε τήν Πάτρα.

Μέχρι σήμερα στήν 'Εκθεση έχουν επισκεφθεί 48.500 άτομα, από τά οποία 19.500 μαθητές σε οργανωμένες επισκέψεις με τούς δασκάλους και καθηγητές τους.

Νέος διευθυντής στήν Mac Gregor — Navire

'Ο ναυπηγός - μηχανολόγος κ. Α. Παπάζογλου ανέλαβε από 1 Μαΐου τήν διεύθυνση του γραφείου Πειραιώς της MacGregor - Navire σε αντικατάσταση του κ. Σταύρου Κούκιου ο οποίος αποχώρησε οικειοθελώς.

'Ο κ. Παπάζογλου εσπούδασε ναυπηγική στο Νιουκαστλ και έχει προηγουμένως εργασθεί σε ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Οι εκδρομές της 'Εστίας Ναυτικών

'Από τίς 16 Μαΐου αρχίζουν οι εγγραφές

Οι τιμές τών μπώνκερς

Οι τιμές τών μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 8 Μαΐου.

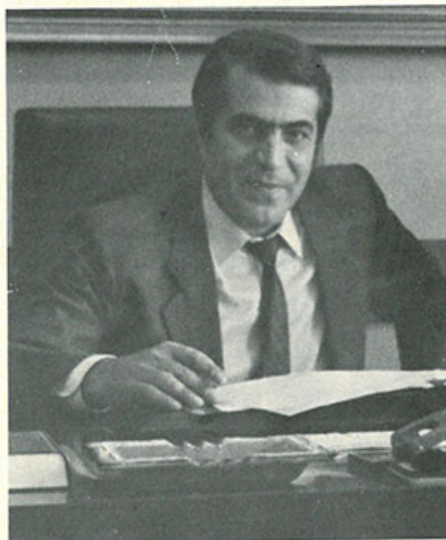
ΛΙΜΕΝΑ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	161/164	171/174	263/265
Βοστώνης	165.75/169	173/174	254/257
Ν. 'Υόρκης	155/161	161/167	243/247
Φιλαδέλφειας	159/164	164/169	243/245
Βαλτιμόρης	160/162	165/167	243/245
Νόρφολκ	159/162	163/167	242/245
Σαβάννας	163/165	166/170	249/250
Τζάκσονβιλ	165/166	177/178	258/259
Π. 'Εβεργκλεϊτς	173	180	250
Τάμπας	164.50/166	166.50/168.50	233/238
Μόμπιλ	151/156	154/158	237/241
Ν. 'Ορλεάνης	148/150	151/155	237/240
Μπωμόντ/Π. 'Αρθουρ	151/152	156/159	237/238
Χιούστον	149/151	152/155	238/240
Κ. Κρίστι	153/154	154/155	240/241
Σάν Ντιέγκο	149/151	152/153	231/232
Λός 'Αντζελες	148/151	151/154	223/225
Σάν Φραντζίσκο	149/151	152/155	224/225
Κολούμπια ρίβερ/Πόρτλαντ	164/166	167/168	225/227
Σηάττλ	152/158	157/163	225/228
Βανκούβερ	177/178	183/184	274/275
'Αγ. Εύσταθίου	175/179	180/185	255/260
Φρήπορτ/Μπαχάμας	181/182	187/188	262/265
'Αρούμπας/Κιουρασάο	169/170	177.05/178.05	249/250
Τρίνιταντ	181/192	193/204.45	290/295
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	180/184	185/190.50	258/265
Σ. Κρούα	28.10	28.85	35.10BBL
Βενεζουέλας	25.46	26.04	34.78BBL
Βραζιλίας	170	174	315
'Αμβέρσας	140/142	147/149	209/213
Ρόττερταμ	139/140	145/146	209/211
'Αμβούργου	144/145	147/148	212/214
Γαλλίας	153/156	163/166	245/249MTW
'Ισπανίας	170/171	172/174	244/246MTW
Θέουτας	170/172	172/174	240/244MTW
Γένουας	154/158	158/164	239/245
Αύγουστας	155/158	158/164	240/245
Πειραιώς	—	160/161	240/242
Σουέζ Κανάλ	171/185	174/188	260/274
Τζέντας	—	175	282.65
Νταμμάμ	—	175	275
Ράς Τανούρα	—	175	275
Κουβέιτ	175	179	265
Ντάρμπαν	—	177/178	315/318MTW
Σιγκαπούρης	167.50/168.50	169/171.50	226/228
'Ιαπωνίας	179/180	180/183	245/250

για τους ναυτικούς και μέλη των οικογενειών τους θέλουν να συμμετάσχουν στις θερινές εκδρομές της Έστιας Ναυτικών. Ειδική δικαιοδοσία οι έν ενεργεία και συνταξιούχοι ναυτικοί και τα προστατευόμενα μέλη των οικογενειών τους που είναι καταχωρημένα στο βιβλιόριο άσθενείας.

Οι έγγραφες γίνονται στα γραφεία της Έστιας Ναυτικών στον Πειραιά από 9-2 κάθε εργάσιμη ημέρα, με δελτία προτεραιότητας.

Πλοίαρχοι στις εκλογές

Στις φετινές βουλευτικές εκλογές, εκτός από τους πλοίαρχους που ήταν βουλευτές και στην προηγούμενη κοινοβουλευτική περίοδο (κ.κ. Πεντάρης και Άβραμίδης) μετέχει και ο πλοίαρχος κ. Θανάσης Βαρίνος, γεν. γραμματέας της Ένώσεως Πλοίαρχων, ο οποίος περιλήφθηκε στη λίστα της Νέας Δημοκρατίας της Χίου κατέχοντας τη δεύτερη θέση. Έξέδωκε στις φετινές εκλογές μετέχει και ο πρόεδρος της Ένώσεως Μηχανικών κ. Άθαν. Σταματοπούλος ο οποίος περιλαμβάνεται στη λίστα των υποψηφίων επικρατείας του ΚΚΕ.



Ο Θανάσης Βαρίνος γεννήθηκε στη Χίο όπου και τελείωσε τις γυμνασιακές του σπουδές. Νεότερος πλοίαρχος για πρώτη φορά το 1974. Το 1970-71 παρακολουθεί τις ναυπηγικές των πρώτων «Φρήντομ» που ναυπηγήθηκαν σε ιαπωνικά ναυπηγεία της Γιοκοχάμα. Αργότερα, το 1978-79, αναλαμβάνει Γενικός Διευθυντής σε μεγάλη ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα στην Νότιο Αμερική.

Ξαναγυρνά τον επόμενο χρόνο στη θάλασσα και πλοιαρχεύει σε διαφόρους τύπους πλοίων μέχρι τις αρχές του 1982. Στο τέλος του ίδιου χρόνου πρωτοστατεί στη δημιουργία ναυτιλιακού γραφείου στη Βραζιλία και άνοιξε το δρόμο στη χρονοαύλωση ελληνικών πλοίων στη χώρα αυτή. Το 1983 αναλαμβάνει τη διεύθυνση ορισμένων τμημάτων της «Τσάκος Σίπινγκ» στον Πειραιά. Η παρουσία του εκεί συνετέλεσε ώστε ένα σημαντικό μέρος του στόλου της εταιρίας αυτής να ύψωθεί την ελληνική σημαία και να συμβληθούν αρκετά πλοία με το ΝΑΤ.

Αποτέλεσμα των ενεργειών του αυτών είναι να ναυτολογηθούν 723 ναυτικοί, σε μία εποχή όπου η ανεργία των ναυτικών είχε φθάσει σε υψηλά επίπεδα. Οι ενέργειές του αυτές τον καταξίωσαν στους ναυτικούς και ιδιαίτερα στους πλοίαρχους που τον εξέλεξαν γενικό γραμματέα της ΠΕΠΕΝ όπου και ανέλαβε τα καθήκοντά του στις αρχές του 1984. Στο χρόνο που πέρασε διακρίθηκε για

τη μαχητικότητα και το ζήλο που επέδειξε για την επίλυση των προβλημάτων που απασχολούν τους Έλληνες ναυτικούς και τους πλοίαρχους. Πρωτοστάτησε στις αγωνιστικές κινητοποιήσεις για καθιέρωση του 80% στους πλοίαρχους και στους μηχανικούς και συνετέλεσε με τις εποικοδομητικές του προτάσεις στην καθιέρωση της φοροαπαλλαγής για την εισαγωγή ΙΧ αυτοκινήτων από τους ναυτικούς.

Τελευταία επιτυχία των πρωτοβουλιών του είναι η υπογραφή συμφωνίας με την ΕΟΚ για την άπασχόληση Έλλήνων πλοίαρχων σε πλοία που χρησιμοποιούνται για την παροχή κοινοτικής βοήθειας. Επίσης έχει συντάξει ολοκληρωμένα προγράμματα για την άπασχόληση και επιδότηση των Έλλήνων πλοίαρχων από την ΕΟΚ. Νεαρός ήταν οργανωμένος στην προδικτατορική ΕΔΗΝ και διακρίθηκε για τους αγώνες του για την αποκατάσταση της Δημοκρατίας στη χώρα την περίοδο της επτάχρονης τυρανίας.

Είναι παντρεμένος με την Ειρήνη Τσαρούχα και έχει δύο παιδιά τον Σπύρο 13 χρόνων, και τον Γιώργο 11 χρόνων. Πατέρας του ο Σπύρος Βαρίνος ο οποίος είναι πάνω από 50 χρόνια συνδικαλιστής στο Έργατικό Κέντρο Χίου και στην Όμοσπονδία Δέρματος.

Τέλος, σαν γενικός γραμματέας της ΠΕΠΕΝ πρωτοστάτησε να δημιουργηθούν κοινής ωφελείας έργα στη Χίο και στα Καρδάμυλα.

Δωρεές

Στη μνήμη Παύλου Βαρδινογιάννη και με τη συμπλήρωση έτους από τον θάνατό του, η οικογένεια Βαρδινογιάννη αποφάσισε να διαθέσει 100 εκατομ. δραχμές για κοινωνικές σκοπούς στο Νομ. Ρεθύμνου.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΤΕΡΕΩΝ ΧΥΜΑ ΦΟΡΤΙΩΝ

Τού Πλωτάρχου Α.Σ. κ. Ι. ΚΩΝΤΟΓΙΑΝΝΗ

Κυκλοφόρησε αυτές τις ημέρες, επιμελημένη έκδοση των 200 σελίδων «Κώδικας ασφαλούς πρακτικής για τη μεταφορά στερεών χύμα φορτίων» του IMO (CODE OF SAFE PRACTICE FOR SOLID BULK CARGOES).

Η Resolution A. 434/XI της Συνέλευσης του IMO που τον υιοθέτησε το 1979 σε νέα μορφή και με περισσότερα στοιχεία, καθιέρωσε ταυτόχρονα τον αρχικό Κώδικα «CODE OF SAFE PRACTICE FOR BULK CARGOES» του 1965 και παράλληλα συνιστά με έμφαση την εφαρμογή του.

Ο Κώδικας σύμφωνα με την παραπάνω Αποφάση είναι ο απαραίτητος οδηγός για τις Αρχές, τα ναυτικά γραφεία και τα πλοία στους κανόνες που κάθε φορά πρέπει να εφαρμόζονται για την ασφαλή στοιβάδα, φορτοεκφόρτωση και μεταφορά όλων των στερεών χύμα φορτίων που είναι σήμερα γνωστά (πλην των σιτηρών που καλύπτονται από την SOLAS).

Η Έλληνική έκδοση του Κώδικα που αποτελεί μία υπεύθυνη εργασία του Πλωτάρχη Α.Σ. Ι. Κοντογιάννη με ιδιαίτερη υπηρεσιακή εμπειρία στα θέματα αυτά, είναι η πλέον σύγχρονη περιέχουσα όλες τις νεότερες τροποποιήσεις μέχρι και το 1985, ενώ επιπρόσθετα έχει εμπλουτισθεί με χρήσιμες σημειώσεις και σύγχρονες πληροφορίες και στοιχεία για τον Κώδικα και τα στερεά χύμα φορτία.



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

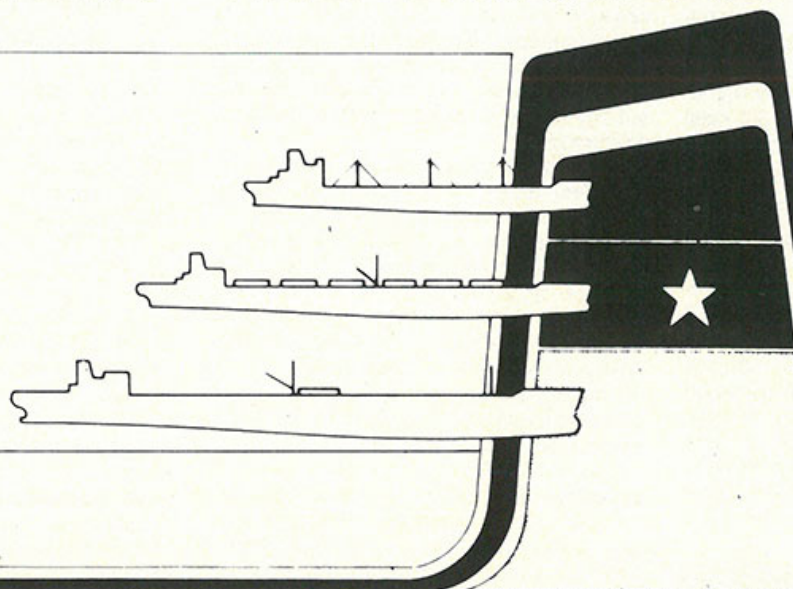
DUTY FREE WAREHOUSE

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

**ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

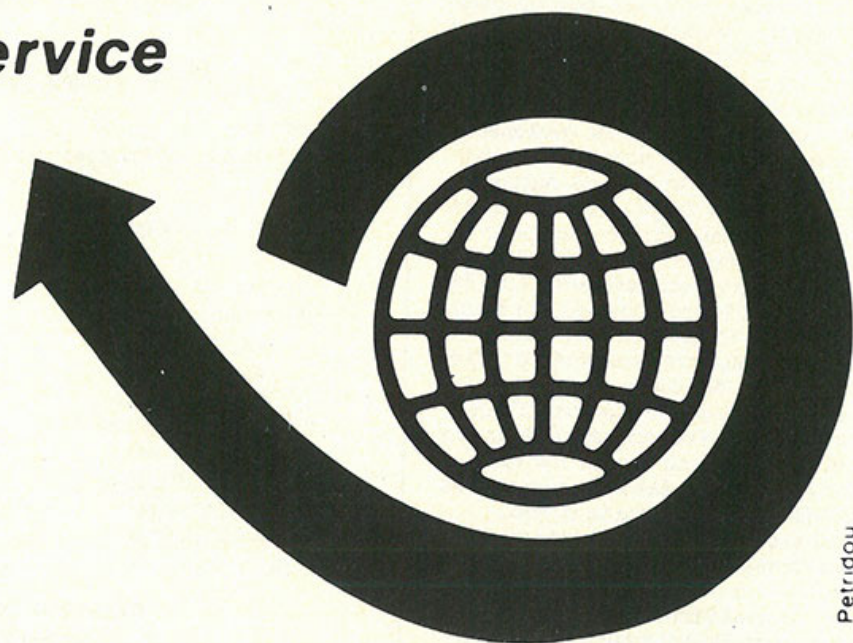
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Universe Sea Marine Inc.

Bunkers Brokers-Consultants

World-wide service



Petridou

Piraeus office

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

Τό πρόγραμμα της Νέας Δημοκρατίας για τη Ναυτιλία

Στις 13 Μαΐου δόθηκε στη δημοσιότητα το πρόγραμμα που προτίθεται να εφαρμόσει η Νέα Δημοκρατία στον ναυτιλιακό τομέα, τό οποίο περιλαμβάνει έργα υποδομής, βελτιώσεως στο συγκοινωνιακό τομέα και διεθνοποίηση του ρόλου της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Βασική κατεύθυνση της ναυτιλιακής πολιτικής της Ν.Δ. είναι η σταθερότητα του συνταγματικά κατοχυρωμένου νομοθετικού πλαισίου και η βελτίωση της υπόλοιπης νομοθεσίας με στόχο τη διασφάλιση της ελεύθερης εργασίας και της ελεύθερης δράσεως του ναυτικού και του ναυτιλιακού επιχειρηματία.

Ειδικότερα η Ν.Δ. προτίθεται να λάβει τα ακόλουθα μέτρα:

- Κατάργηση του συστήματος της ανακύκλωσης.
- Άμεση κατάργηση όλων των συνταγματικών περιορισμών σε ό,τι αφορά τη ναυτιλία και τους ναυτικούς, ακόμη και όταν ζουν στην Ελλάδα.
- Ψήφιση νέου νόμου που θα ρυθμίζει τα συνδικαλιστικά θέματα των ναυτικών, με βάση τη λήψη αποφάσεων από το σύνολο των ναυτικών, είτε υπηρετούν στα πλοία είτε βρίσκονται στη στεριά.
- Άμεση αποκατάσταση των αίρετών διοικήσεων των σωματείων που παύθηκαν πραξικοπηματικά.

- «Επιχείρηση σωτηρίας» του NAT, με βάση την ανεξάρτητη διμερή διοίκηση από ναυτικούς και έφοπλιστές και τη χρησιμοποίηση μεγάλων ξένων ασφαλιστικών εταιριών ως συμβούλων.

- Έπαναφορά του συστήματος αναπροσαρμογής των συντάξεων σύμφωνα με τους μισθούς των Συλλογικών Συμβάσεων στο επίπεδο του 80% των μισθών.

- Αποκατάσταση της ήρεμης και της αξιοκρατίας στο υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας και διασφάλιση της ισότιμης συμμετοχής της Ναυτιλίας στη διαμόρφωση της οικονομικής πολιτικής.

Σχετικά με την ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής η Ν.Δ. περιλαμβάνει στο πρόγραμμά της:

- Τήν ριζική αναμόρφωση του συστήματος της ναυτικής εκπαίδευσης. Κατά τη Ν.Δ. η ναυτική εκπαίδευση πρέπει να είναι καθαρά επαγγελματική, να εναλλάσσεται με πρακτική υπηρεσία στη θάλασσα και η παραγωγή των στελεχών να προσαρμόζεται στη ζήτηση.

- Τήν αναδιοργάνωση και ικανοποιητική στελέχωση των αρμοδίων κρατικών και διπλωματικών υπηρεσιών, ώστε τα συμφέροντα της ναυτιλίας μας να προστατεύονται αποτελεσματικά, μέσα στα πλαίσια του ελεύθερου διεθνούς ανταγωνισμού. Παράλληλα, πάντοτε μέσα στα πλαίσια αυτά, η Έλλάδα

νά αναλάβει ήγετικό ρόλο στη διαμόρφωση της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της Κοινότητας.

- Τή δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών ώστε η ελληνική ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία να ξαναγίνει ανταγωνιστική.

- Τήν ενίσχυση των διεθνών τηλεπικοινωνιακών συνδέσεων της χώρας για πλήρη εξυπηρέτηση της ναυτιλίας μας και του ναυτιλιακού κέντρου του Πειραιά.

- Τήν ενίσχυση της δικαιοσύνης και την είδικευση των λειτουργών της που ασχολούνται με ναυτιλιακές υποθέσεις, ώστε η ελληνική ναυτική δικαιοσύνη να αποκτήσει την αποτελεσματικότητα και τό κύρος που της αρμόζει.

- Τή δημιουργία του αναγκαίου θεσμικού και νομοθετικού πλαισίου για τη λειτουργία της ναυλαγοράς και της ασφαλιστικής αγοράς.

- Τήν ανάπτυξη της ναυτιλιακής πίστης, με τη συμμετοχή ελληνικών και ξένων τραπεζών, ώστε να ενισχύονται και οι μικροί και μεσαίοι πλοιοκτήτες και ιδίως οι ναυτικοί που θέλουν να μπουν στην επιχειρηματική δράση. Ειδική μέριμνα, μέσα σ' αυτό τό πλαίσιο, θά ληφθεί και για τήν κατάλληλη χρηματοδότηση της αττοπλοίας με τήν ενίσχυση του κράτους.

Ακόμη τό ναυτιλιακό πρόγραμμα της Ν.Δ. προβλέπει τή ριζική αναμόρφωση του σημερινού οργανωτικού σχήματος της Άκτοπλοίας, τήν ανάπτυξη του Πειραιά σέ διεθνές ναυτιλιακό κέντρο και τή κατοχύρωση του δικαιώματος ψήφου των Έλλήνων ναυτικών.

IN ARGENTINA

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

"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. 26TH 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" BAIREES

At your service in Singapore OLYMPIC SHIP SUPPLY

PROVISIONS — DECK — ENGINE — CABIN & BONDED STORES — MACHINERY SPARES
(ALL SUPPLIES CAN BE DELIVERED TO VESSELS PASSING OUTSIDE PORT LIMITS)

POSTAL ADDRESS:

P.O. BOX No. 4
COLOMBO COURT
SINGAPORE 0207

CABLES: OLYMPICSEA
TLX: RS 23810 OLYMPIC
A.O.H.: TEL. 2961179

OFFICE ADDRESS:

10, ANSON ROAD
28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207
TEL.: 2249557 - 2249583



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	Έλληνική	6.474	1964	Κατά την άγκυροβόληση στη Σάρζα στις 8/5 συγκρούστηκε με το ρυμουλκό «Shuaiba» χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	Έλληνική	6.034	1976	Κατά το ταξίδι Βρέμη για Βηρυττό υπέστη βλάβη στην ηλεκτρογεννήτρια στις 27/4 και κατέπλευσε στον Πειραιά για μόνιμες επισκευές.
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ	Έλληνική	1.584	1971	Ρόττερνταμ για Σόγιο, υπέστη βλάβη της μηχανής στις 4/5 και ρυμουλκήθηκε στην Κορούννα.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	Έλληνική	9.118	1968	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στη Καρταγένα, στις 27/4. Κατευθύνθηκε στη Βαρκελώνη για επισκευές.
ΑΡΜΟΝΙΑ	Έλληνική	23.144	1973	Προσέκρουσε σε υποβρύχιο αντικείμενο στις 4/5, στο Κόμπε και υπέστη ζημιές στην προπέλα.
ΖΗΝΟΒΙΑ	Έλληνική	15.841	1968	Κατά την άγκυροβόληση στον π. Όρινόκο, στις 7/5, προσάραξε και ζήτησε την συνδρομή ρυμουλκών.
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	Έλληνική	12.526	1977	Κατά την διέλευση της Διώρυγας του Παναμά προσέκρουσε σε πύλη δεξαμενής στις 1/5 και υπέστη ρήγμα και είσοδο ύδατων.
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	Έλληνική	13.382	1977	Σάντα Φέ για Μεξικό, συγκρούστηκε με φορτηγό στο Μπελέν ντέ Έσκομπάρ, στις 6/5.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ	Παναμαϊκή	15.844	1977	Ανέφερε ζημιά στην προπέλα στον Πειραιά, στις 8/5, χωρίς να γνωσθούν άλλες λεπτομέρειες.
TANKER:				
ΚΥΘΝΟΣ	Έλληνική	17.355	1971	Ανέφερε σύγκρουση με ρυμουλκά στον Περσικό χωρίς να γνωσθούν λεπτομέρειες.

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
394.3691, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116632 - 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

Η ναυλαγορά

Η κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του 'Απριλίου παρατηρηθείσα αισθητή άνοδος των επιπέδων των ναύλων σε όλους σχεδόν τους βασικούς τομείς της παγκόσμιας ναυλαγοράς υπεχώρησε κατά την διάρκεια του πρώτου δεκαπενθήμερου του Μαΐου, χωρίς εν τούτοις να πέσει στα προηγούμενα χαμηλά επίπεδα.

Παρατηρήτες της αγοράς αποδίδουν το φαινόμενο σε πολλαπλές αιτίες, οι κυριότερες των οποίων εκτίθενται ευθύς αμέσως. Η παρατηρηθείσα πρό τριών περίπου εβδομάδων πτώση της ισοτιμίας του δολλαρίου, που παρείχε πρόσκαιρες έστω ευκαιρίες αγορών σε λογικότερες τιμές εμπορευμάτων, όταν αυτές εκφράζονται σε εθνικό νόμισμα των αγοραστριών χωρών, υπεχώρησε αισθητά τις τελευταίες ημέρες, όταν το δολάριο έκανε μία «άντεπιθεση» στις διεθνείς χρηματαγορές. Από την άλλη πλευρά, η άρνηση στην 'Ιαπωνία (3 Μαΐου) και το Bank Holiday της 8ης Μαΐου περιόρισαν το χρόνο ναυλωτικής δραστηριότητας. Τέλος, η παραδοσιακή πλέον έναρξη της εμφανίσεως πτωτικών τάσεων της ναυλαγοράς του Μαΐου (φαινόμενο των τελευταίων ετών) δεν είναι ασφαλώς άμετοχος.

Για όλους τους παραπάνω λόγους, η αγορά λειτούργησε μέσα σε κλίμα άβεβαιότητας, όπου δύσκολα μπορεί κανείς να ανακαλύψει σημάδια που να επιτρέπουν αισιοδοξία για το άμεσο μέλλον.

Στόν τομέα των σιτηρών, δεν θα είχε κανείς τίποτα τό ιδιαίτερο να σημειώσει, πέρα από την ελαφρά πτώση των ναύλων σε ορισμένες περιοχές (δολ. 11 για πάναμαξ από Κόλπο για Κόντινεντ, έναντι δολ. 11.25 της προηγούμενης περιόδου) και την διατήρηση της δραστηριότητας από ΠΛΕΪΤ.

Μικρή ή κίνηση και στους γαιάνθρακες με σχετική ζήτηση και μάλλον «σωστούς» ναύλους στα μεγαλύτερα μεγέθη, όπως οι 110.000 τόννοι από Ν. Αυστραλία για 'Ιαπωνία στα δολ. 5.30 και οι 55.000 τόννοι από Φιλαδέλφεια για Κόντινεντ στα δολ. 7.40 φίο.

Τό ίδιο περίπου ισχύει και για τα σιδηρομεταλλεύματα, όπου οι 130.000 τόννοι από Αυστραλία για 'Ην. Βασίλειο πλήρωσαν δολ. 7.25 ενώ ο ναύλος ενός αριθμού ναυλώσεων σε μικρότερα μεγέθη παρέμενε εμπιστευτικός ή έπασχε από έλλειψη αντιπροσωπευτικότητας.

Σε μέτρια επίπεδα ή ζήτηση για λιπάσματα, εξαντλήθηκε σχεδόν στα 'Ινδικά φορτία με περιορισμένο αριθμό φορτώσεων από ποικιλία περιοχών, όπως ή 'Ερυθρά, ή Μεσογειακή 'Ισπανία, ή Ανατολική Γερμανία και ο Κόλπος.

Είναι πράγματι δύσκολο να προσδιορίσει κανείς τό ρόλο που έπαιξε ή ζάχαρη στη διαμόρφωση της ναυλαγοράς του δεκαπενθήμερου αφού τά ελάχιστα κλεισίματα που έγινώσθησαν στερούνται μιάς γενικότερης σημασίας.

Ίσως τά παραπάνω εκτιθέμενα πεπραγμένα εύρίσκονται σε αντίθεση με την περιθωριακή μόνο πτώση των ναύλων και την εξήγηση θά πρέπει κανείς να αναζητήσει στον σχετικά αξιόλογο αριθμό των χρονοναυλώσεων ταξιδιού, στον οποίο αναφερόμαστε ευθύς παρακάτω.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ο ποσοστιαίος μεγάλος αριθμός μη ανακωινωθέντων ή εμπιστευτικών ως προς τους δρους κλεισιμάτων ασφαλώς δεν επιτρέπει πλήρη αξιολόγηση της αγοράς, δικαιολογεί όμως την παρατήρηση ότι, τουλάχιστο για τό τελευταίο δεκαπενθήμερο, ή χρονοναύλωση ταξιδιού (timecharter trip) αποτέλεσε την κύρια έκφραση της ναυλωτικής δραστηριότητας.

Η ποικιλία μεγεθών πλοίων, ηλικιών, τόπων παραδόσεως και προορισμού, θέτει τό πρόβλημα μιάς σωστής συγκριτικής μελέτης. Είναι όμως σαφές ότι ή περιοχή της λεκάνης του 'Ατλαντικού ήταν συγκριτικά άνωτερη εκείνης της 'Απω 'Ανατολής.

Στά πολύ μεγάλα πλοία, σημειώσαμε μισθώματα της τάξεως των δολ. 2.15/2.35 από Κόντινεντ για 'Απω 'Ανατολή ή ναύλωση μέχρι και 6 μηνών ενώ πάναμαξ από 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ για 'Απω 'Ανατολή επίσης προσέγγιζε τά δολ. 10.000 ήμερησίως. Κυκλικά 'Ατλαντικού στο ίδιο μέγεθος κλείνονταν στην περιοχή δολ. 5.500/6.500. 'Αντίθετα τά κυκλικά Ειρηνικού ή Αυστραλίας μετά βίας πλησίαζαν τά δολ. 5.000 ενώ ή πλειονότητα των σχετικών κλεισιμάτων κυμάνθηκε μεταξύ δολ. 4.000/4.800.

Αξιόλογος αριθμός κλεισιμάτων σημειώθηκε από τόν Ν. 'Ατλαντικό, κυρίως 'Αργεντινή/Βραζιλία, όπως οι 75.000 TDW από Β. Βραζιλία για Πολωνία στα δολ. 5.300 (πλέον δολ. 200.000 για πλοίο υπό έρμα) και οι 65.000 TDW από Ρεκαλάδα για Κόντινεντ στα δολ. 6.100 (πλέον δολ. 255.000).

Handy size (27.000 TDW) από Ν. 'Αφρική για Β. 'Αμερική με όψιόν Μεσόγειο κλείνονταν στα δολ. 3.300/4.300, αντίστοιχα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μέσα στα άσφυκτικά όρια που καθορίζουν ή περιορισμένη ζήτηση του πετρελαίου σε διεθνή κλίμακα και ή έμπόλεμη κα-

τάσταση στον Περσικό, ήταν φυσικό ή ναυλαγορά να άδυνατεί να παρουσιάσει κάποιο αξιόλογο τόνο.

Οι συχνές επιθέσεις εκ μέρους των εμπολέμων εναντίων πλοίων που κινούνται στην περιοχή κάνει τους ναυλωτές άπρόθυμους και με μερικές εξαιρέσεις, ή προτίμηση προς τίς ασφαλέστερες περιοχές είναι καταφανής.

Από τίς λίγες ναυλώσεις VLCC που σημειώσαμε προκύπτει στασιμότητα των ναύλων στα επίπεδα του WS 24/25 για Κόντινεντ ή Μεσόγειο, WS 26/27 για 'Απω 'Ανατολή και μισό ή ένα πόντο περισσότερο για εκφόρτωση στην 'Ερυθρά.

Στά μικρότερα μεγέθη, οι 110.000 τόννοι για Μεσόγειο κλείνονταν στα WS 40/45 αναλόγως περιοχής φορτώσεως.

Μία (μάλλον πρόσκαιρη) αύξηση της ζήτησης στη Μεσόγειο περί τά μέσα του δεκαπενθήμερου έφερε μιά κάποια ευφορία και μικρή άνοδο των ναύλων. Τό ίδιο φαινόμενο παρατηρήθηκε και στην Δυτ. 'Αφρική, χωρίς όμως να δύναται να χαρακτηριστεί προάγγελος γενικότερης ανάκαμψης.

Και στη μέν πρώτη περιοχή ή ζήτηση άφορά κυρίως στα καθαρά φορτία με τούς 25.000 τόννους από 'Ιταλία για 'Ερυθρά στα WS 120 και τούς 55.000 τόννους για ΗΠΑ ('Ατλαντικό) στα WS 70. Στη δεύτερη, φορτία crude κινήθηκαν με κέρδη όπως οι 95.000 τόννοι για Κόντινεντ στα WS 53, οι 80.000 τόννοι για ΗΠΑ στα WS 55/57.

Στιγμές ισορροπίας σημειώθηκαν και στα φορτία της Βόρειας Θάλασσας από όπου σημειώνουμε τούς 80.000 τόννους για Μεσόγειο στα WS 30, τούς 65.000 τόννους για Κόντινεντ στα WS 72 και τούς 83.000 για ΗΠΑ στα WS 45.

Μία εύθραυστη ισορροπία στην Καραϊβική δεν επέτρεψε τίποτα περισσότερο από μία ναυλαγορά ρουτίνας με τούς 80.000 τόννους για Χάλιφαξ στα WS 49, τούς 50.000 τόννους από 'Αν. Μεξικό για Κόλπο στα WS 60 και τούς 30.000 τόννους για ΗΠΑ ('Ατλ.) στα WS 80.

Στά καθαρά φορτία παρουσιάστηκε έπίσης κάποια δραστηριότητα από Ν.Α. 'Ασία, κυρίως για 'Ιαπωνία.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

VASILIOS FOTOU

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

BREMEN · BREMERHAVEN · BRAKE · HAMBURG · NORDENHAM
EMDEN · WILHEMSHAVEN

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ · ΕΦΟΔΙΑ TRANZIT · ΥΛΙΚΑ
ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 0421 61.20.91 (4 LINES)
TELEX: 244171, 245082
GROPELINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21

NIGHT PHONE: V. FOTOU 25 94 41
TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"
P.O. BOX 210266

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Χεί Πόιντ 120.000 τον. γαϊάνθρακα Ρότερνταμ δολ. 9,25 φίο, όψιόν Τάραντο δολ. 8,95 φίο, όψιόν Υμουίντεν δολ. 9,45 φίο, όψιόν φορτίο 100.000 τον. Δουκέρκη ή Ντιζόν δολ. 10,75 φίο, 40.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 15-30.

ΜΠΡΑΪΤ: Ποταμό Μισισσιποϊή 58.000 τον. γεννήματα Ρότερνταμ, δολ. 11 φίο, 10 ήμέρες, Μαΐου 20-28.

ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ: Ρίβερ Πλέϊτ 14.000 τον. γεννήματα Δανία, δολ. 27,50 φίο, 2.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 21-28.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ: Βόρειο Ειρηνικό 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 8,75 φίο, 11 ήμέρες δεύτερο 15μερο Μαΐου.

ΜΙΣΤΡΑΛ: Μόμπιλ 55.000 τον. γαϊάνθρακες Ιαπωνία, δολ. 14,95 φίο, 25.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 25 — Ιουνίου 5.

ΦΑΝΝΥΑΝ: Άκαζούτλα 16.300 τον. ζάχαρη Άμερ. Κόλπο δολ. 13, όψιόν άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ δολ. 15, όψιόν Βοστώνη δολ. 18 φίο, 700/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση Μαΐου 15-22.

ΟΡΑΪ'ΟΝ: Σάο Φραντζίσκο ντό Σούλ 28.000 τον. γεννήματα Ρότερνταμ, δολ. 15,75 φίο, 8.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάιο.

ΜΙΛΗΤΟΣ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 15,75, 11 ήμέρες Ιουνίου 15-28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ: Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπουένος Άϊρες 25.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο, δολ. 29,50 φίο, 2.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση Μαΐου 15-25.

ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ: Βανκούβερ 18.000 τον. λιπάσματα δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 25 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 10-17.

ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ: Βορείως Πλέϊτ 15.000 τον. πέλετες Ραβέννα/ Μονφαλκόνε, δολ. 28,75, 3.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάιο.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΟΥΝΙΟΝ: Γκέντ 15/18.000 τον. σιτηρά Άλγερία, δολ. 13 φίο, 3 ήμέρες/800 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 13-17.

ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΗ: Δανία 14.000 τον. σιτηρά Άλγερία, δολ. 18 φίο, 3 ήμέρες/800 τον. άμεση.

ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ: Άκαμπα 19.000 τον. λιπάσματα δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 13,50 φίο, 8.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπριλίου 28 — Μαΐου 8.

ΜΙΑ: Βιτόρια 25.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Κίνα, δολ. 30 φίο, 3.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 15 - 25.

ΝΙΟΒΗ: Άρίκα 30.000 τον. ιχθυοτροφές Άμβούργο, δολ. 25 φίο, 3.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, μέχρι Μαΐου 10.

ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ: Άχμάδι 18.500 τον. γεννήματα Άμστερνταμ/Ρότερνταμ/Άμβέρσα δολ. 7,50 φίο, 3.000/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 10-14.

ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ: Βίσμαρ ή Ροστόκ με συμπλήρωση Άμβούργο 23.000 τον. λιπάσματα δυτική άκτή Ινδίας δολ. 28 φίο, 3.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 5-15.

ΑΔΑΜΑΣ: Άκαμπα 14.000 τον. λιπάσματα Ινδία, δολ. 13,50 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπριλίου 30 - Μαΐου 5.

ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ: Καρταγένα 10.000 τον. λιπάσματα χύδην δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 29 φίο, Μαΐου 8-10.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Καζαμπλάνκα 18.000 τον. λιπάσματα δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 24, φόρτωση κλίμακα/1.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 13-20.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΘΗΝΑ Κ.: 15.389 τον. d.w. του 1981, παράδοση στον πιλότο Φλάσσινγκ Άπριλίου 28-29, ταξίδι μέσω ΗΒ/Κόντινεντ συμπεριλαμβανομένης Συρίας με έπαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 4.500 την ήμερα.

ΡΗΛΛ'Ι'ΑΝΤ: 14.842 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κωατζακοάλλος άμεση, έπαναπαράδοση Ταμπίκο, δολ. 3.600 την ήμερα.

ΝΤΕΡΜΠΥ: 83.475 τον. d.w. του 1975, παράδοση Πάσσερο Άπριλίου, ένα κυκλικό ταξίδι Νοτ. Άμερικής με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 6.900 την ήμερα.

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ: 24.232 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ντελφζιλ Μαΐου 8, ένα κυκλικό ταξίδι Νοτ. Άφρικής με έπαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ δολ. 5.000 την ήμερα.

ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ: 27.482 τον. d.w. του 1977, παράδοση Τσουκούμε άμεση, ταξίδι μέσω Κουβέϊτ με έπαναπαράδοση διερχόμενο Μουσκάτ, δολ. 4.750 την ήμερα.

ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ: 24.900 τον. d.w. του 1970, παράδοση Βανκούβερ Μαΐου 8-10, έπαναπαράδοση Καράτσι/Σιγκαπούρη, δολ. 4.000 την ήμερα πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ: 24.015 τον. d.w. του 1984, παράδοση Όσάκα Μαΐου 7, κυκλικό ταξίδι Ειρηνικού με έπαναπαράδοση Κολόμπο/Ταϊβάν, δολ. 4.100 την ήμερα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ: 26.978 τον. d.w. του 1976, παράδοση στον πιλότο Υμουίντεν Μαΐου 23-28, έπαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Ιαπωνία, δολ. 5.000 την ήμερα.

ΦΡΗΝΤΟΜ ΑΣ: 14.800 τον. d.w. του 1976, παράδοση στον πιλότο Φλάσσινγκ Μαΐου 13 έπαναπαράδοση άνατολ. Κεντρ. Άμερική ή Καραϊβική δολ. 2800 την ήμερα.

ΣΤΑΥΡ: 15.177 τον. d.w. του 1969, παράδοση διερχόμενο Κή Γουέστ Μαΐου 9-12, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 3.250 την ήμερα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ: 21.793 τον. d.w., του 1977, παράδοση Βανκούβερ Μαΐου 15, έπαναπαράδοση Άμβέρσα/Άμβούργο, δολ. 4.000 την ήμερα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΛΕΞΙΑ Β.: Μαύρη Θάλασσα 20.000 τον. καθαρά Ινδία, WS 115, άμεση.

ΒΕΝΟΥΣ V: Άνατολ. άκτή Μεξικού 78.400 τον. μέρος φορτίου, άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 55, Μαΐου 19.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Μελβούρνη 29.000 τον. Μπουγκενβίλλ, WS 162,5, Μαΐου 25.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Άρζού 46.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 95, όψιόν άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 75, Μαΐου 20.

ΛΑΡΝΑΚΑ: Μπαχρέϊν 29.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Ιαπωνία WS 130, Μαΐου 4.

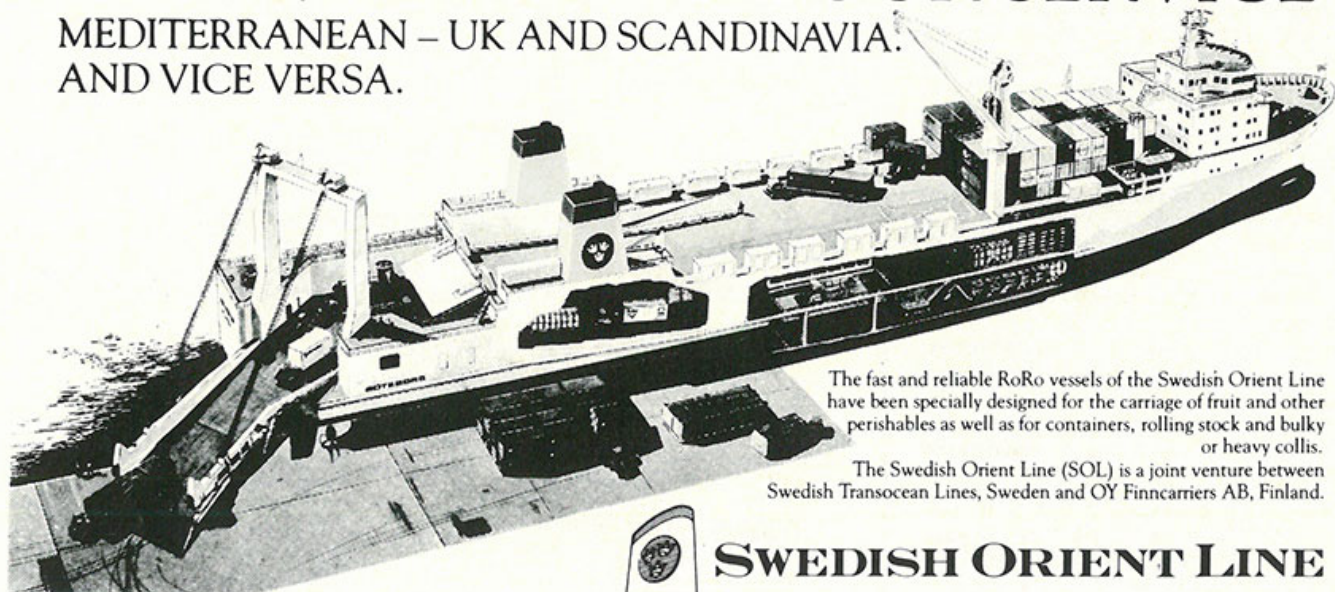
ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Ζουετίνα 93.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 57,5, όψιόν Μεσόγειο WS 60, Άπριλίου 28.

ΝΤΟΡΙΣ: Άντολ. άκτή Μεξικού 114.000 τον. μέρος φορτίου, Καστελόν WS 27, Μαΐου 7.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τον. καθαρά Δυτ. Άφρική, WS 112,5 Μαΐου 7.

ΜΕΡΚΑΤΟΡ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ, WS 105, Μαΐου 4.

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).

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Σιγκαπούρη 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 85, τέλη 'Απριλίου.
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ: Μπετζάια 75.000 τον. μέρος φορτίου, Λαβέρα WS 75, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 70, Μαΐου.
ΦΑΝΤΑΣΥ Α.: Μπάρτο Γκράντε 38.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 90, Μαΐου 3.
ΜΑΡΙΑ Κ.: Δυτ. 'Αφρική 94.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο/ 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 52,5 Μαΐο.
ΚΙΤΙΟΝ: Τζεμπέλ Ντάνα 100.000 τον. μέρος φορτίου Τσιταγκόγκ, WS 45 Μαΐο.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ: Ράς Σουκχέιρ 82.000 τον. μέρος φορτίου, Σαβόνα, WS 55, Μαΐου 2.
ΜΑΝΤΩ Ν: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο/ Καραϊβική/Μεσόγειο WS 107, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 127, όψιόν 'Ανατ. 'Αφρική WS 137, Μαΐου 14.
ΣΚΟΠΕΛΟΣ: Ρουουαίς και Μίνα δλ 'Αχμαντί 114.000 τον. μέρος φορτίου, Κόρπους Κρίστι, WS 42,5 Μαΐο.
ΑΛΕΝΤΑΛΕ: Γουαντί Φειράν 80.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 57,5 Μαΐο.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τον. μέρος φορ-

τίου, Κοντινεντ WS 72,5, έάν φόρτωση Φλότα WS 77,5, Μαΐου 8.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ: Σίντι Κερύ 280.000 τον. Ρότερνταμ WS 24, 1 Μαΐου 13.
ΦΙΝΕΣΣ Α: Πούντα Καρντόν 38.000 τον. 'Ακαζού-τλα WS 87,5, Μαΐου 5.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου, Πόρτ 'Αρθουρ, WS 50, Μαΐου.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 79.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδιναβία WS 57, Μαΐου 7.
ΜΥΣΤΡΑΣ: Ταρτούς 95.000 τον. μέρος φορτίου Τριεστή WS 65, Μαΐου 8.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ: Καραϊβική 30.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 80, Μαΐου 5.
ΜΕΘΩΝΗ: Δυτική άκτή ΗΠΑ ή Χαβάη 60.000 τον. 'Απώ 'Ανατολή, δολ. 475.000 κατ' άποκοπή, Μαΐο.
ΓΚΑΛΕΡΙ: Σιρρί 'Αϊλαντ 112.500 τον. μέρος φορτίου, Σινές WS 50, Μαΐο.
ΑΒΙΝ Ο'Ι'Α ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ: Ράς Τανούρα 110.000 τον. μέρος φορτίου, Μοχαμέντια WS 45, Μαΐο.
ΦΙΛΙΚΟΣ: Λά Σαλίνα και Πουέρτο Λά Κρούζ 80.000 τον. Χάλιφαξ, WS 49,5, Μαΐου 13.

ποχρεώσεων μάλλον παρά από την ναυλαγορά. 'Η σαφής διαφορά μεταξύ ζητουμένης και προσφερομένης τιμής προκάλεσε την άπόφαση ένών πλοιοκτητών - πωλητών να άποσύρουν τά πλοία τους από την αγορά.

Στά πλοία γενικού φορτίου, ή άπουσία προοπτικών άπασχόλησης έφερε τίς τιμές σέ χαμηλότατα έπίπεδα, όπου οι 15.000 TDW του 1969/71 έκτιμώνται στα δολ. 600/900.000 ένώ λίγο νεότερα ίσομεγέθη πλοία (72/73) μόλις έφθαναν τά δολ. 1.100.000. Νεότερο πλοίο της κατηγορίας (21.000(75) προσδοκά τά δολ. 1.900.000 χωρίς μέχρι στιγμής να έξασφαλίζει τόν κατάλληλο άγοραστή.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μέ την άπόφαση της Κίνας να άπόσχει άπό κάθε άγορά για τίς επόμενες 3-5 έβδομάδες και μέ τόν μεγάλο αριθμό τών πλοίων πού έχουν ήδη παραλειφθεί και άναμένουν τή σειρά τους στα διαλυτήρια της 'Απώ 'Ανατολής, ήταν φυσικό οι τιμές να ύποστούν μία άπότομη καθίζηση. Συγκυριακά, τό έρχόμενο τέλος της περιόδου για τό Πακιστάν και τήν 'Ινδία (έλευση τών μουσώνων), μέ τήν άναμενόμενη μείωση της ζήτησης στην περιοχή, έπιτείνει τήν πτωτική τάση.

'Ηδη ή παγκόσμια άγορά διαλύσεων διέρχεται μία κρίσιμη καμπή και κάθε προσοχή έπιβάλλεται ώστε να άποφευχθεί ή σύγχιση μεταξύ του έφοπλιστικού κόσμου.

'Η ρευστότητα της στιγμής παρέχει εύκαιρίες για έντυπωσιακές άναφορές, πού άφορούν τόσο στην δυνατότητα άπορρόφησης χωρητικότητας σέ όρισμένες χώρες όσο και στα διαμορφούμενα έπίπεδα τιμών.

'Επειδή όμως — όπως προαναφέραμε — ή κατάσταση είναι ρευστή, ίσως θά ήταν προτιμότερο να μην άναφερθούμε σέ τιμές αυτή τή φορά. 'Επιφυλασσόμενοι να επανέλθουμε εύθύς ως ύπάρξει κάτι τί βάσιμο. Μέ πλήρη συναίσθηση ευθύνης, πιστεύουμε ότι αυτό άποτελεί προσφορά στον Πειραικό 'Εφοπισμό.

Οι 'Αγοραπωλησίες

Μέσα στο κλίμα της νοσούσης ναυλαγοράς και της χρηματοδοτικής στενότητας πού έπιφέρει ή άκρως συντηρητική πολιτική τών κυριοτέρων ναυτιλιακών Τραπεζών, είναι φυσικό οι άγοραπωλησίες να περιορίζονται σέ αριθμό και, κυρίως, να διέρχονται πολλά στάδια άβεβαιότητας μέχρι τήν τελική τους εύδοσο.

Συχνότατα πλέον παρατηρείται τό φαινόμενο της άναφοράς «τελειωμένων» πωλήσεων στα διάφορα δελτία μέ έπακόλουθες διορθώσεις πού φέρουν τό πλοίο άκόμα στην άγορά σέ άναζήτηση άγοραστή. 'Ετσι, οι πολύ πρόσφατες διαπραγματεύσεις καλόν είναι να παραλείπονται αντί να μνημονεύονται έπισφαλώς.

Μέ έπιφύλαξη θά άναφέρουμε τό OBO «SIBOTO» (77.000/1968) σέ άγοραστής της 'Απώ 'Ανατολής στα δολ. 2.600.000.

'Αναφέρθηκε επίσης ότι τά Βρετανικά πλοία παραγώνων "ALVEGA" και "SALINA" (57300/1977-78) έναντι τιμής ανά μονάδα της τάξεως τών δολ. 7.500.000 πλέον όμως μία χρονοαύλωση στους πωλητές για 3 έτη μέ μίσθωμα κυμαινόμενο μεταξύ δολ. 8.000/9.000 ήμερησίως ή όποία δικαιολογεί τήν ύψηλή αυτή τιμή.

Σέ πλειστηριασμό πού έγινε στην Ν. 'Αφρική, τό OBO «CRYSTAL TRANSPORTER» (169.000/73) πραγματοποίησε τιμή δολ. 4.500.000 και φέρεται ως τελικά πωληθέν.

Στά μπάλκ κάρριερς, οι τιμές βρίσκονται σέ χαμηλά έπίπεδα μέ παράλληλη άπουσία από την άγορά κατάλληλων πλοίων, πλέον μερικών καινούργιών, τά όποια όμως σχετικά δύσκολο κανείς να «βάλει στο χέρι» λόγω της σχετικά ύψηλης τιμής των, πού ύπαγορεύεται από τό ύψος τών δανειακών τους ύ-



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

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

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» 1 LONDON EC4A 1 JJ
 ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETTER LANE
 LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
 12/15 FETTER LANE
 LONDON EC4A 1 JJ

you can rely on NAFSI, also for specialised works

IN-SITU WORKS

- 1) In-Situ reconditioning of crankshafts
- 2) In-Situ machining of various parts

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company



IVALDI & GENERALE

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

NAFSI is an exclusive within the Greek territory
licencee of the British company

ayrodev

INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company



ELECTRO DIAGNOSIS

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

CHOCKING OF MAIN AND AUXILIARY ENGINES WITH POURABLE EPOXY RESIN COMPOUNDS AND COATING OF SHAFTS

NAFSI cooperates with Messrs H A SPRINGER, W Germany,
being their exclusive Distributor in Greece and Cyprus.



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15 000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

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.

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1199/958 May 15th, 1985

THE NEW COLLECTIVE AGREEMENT

Agreement was finally reached between the Panhellenic Seamen's Federation and the Union of Greek Shipowners on the new collective agreement for deepsea vessels, without the intervention of the Ministry of Mercantile Marine.

The new agreement provides for a 17 per cent increase, retroactive to January 1st, on basic wages, in the rate for extra work and in bonuses expressed in lump sums. There is also an increase from 20 to 22% in the Sunday bonus and a rise of the victualling rate to 500 drachmas per day. The daily wage is fixed at one twenty-sixth of the monthly wage.

The new agreement represents an estimated overall increase of 21% in seamen's wages and in our opinion protects our seamen wages covering the rate of inflation since the beginning of the year.

NOT A WORD

Hardly any notice was taken of the case of the British ship "Cayman Islands" on which there were serious deficiencies in the way of safety equipment, lifesaving gear, firefighting installations, and crew accommodation to the extent that it was not allowed to sail from Piraeus.

Naturally, the British and others who do not miss a single opportunity to play up any unfavourable item concerning Greek shipping, totally ignored this incident. The Greek press, too did not consider it worthy of mention except in small type whereas it usually plays up any-

ing similar happening to a Greek ship, using with relish such phrases as "floating coffins" and making other derogatory comment.

THE VISIT TO MOSCOW

The visit to the Soviet Union of a delegation from the Greek Union of Shipowners, which was postponed last year because of the forthcoming elections, is now scheduled to take place between June 20 and July 10 at a date to be set by the Soviets.

Such visits by Union delegations are very useful for Greek shipping and should be continued and extended.

THE HELLENIC REGISTER

The Hellenic Register is doing very well thanks to a combination of efficiency, reliability and competitive pricing. If it sticks to these principles it will gain an ever-increasing clientele of Greek ships and even of ships of other nationalities.

A SHIP AND ITS FLAG

As we have already said, the principle of the genuine link is an old one. As long ago as 1919 it had been recognized that there was a need for a genuine link between a ship and the state which provided it with the diplomatic protection expressed by its flag. At the 1958 Geneva Convention on the High Seas, this principle was contained in a specific provision but without a proper definition of what constitutes a genuine link. Almost the same thing has happened with the

recent Convention on the Law of the Sea which ended in 1982. It is considered certain that the lack of a proper definition which will satisfy all countries is precisely what is facilitating the spread of convenience flags and suits those countries which accept that their link with the ships that fly their flag need only be formal.

Today, under the pressure of circumstances, this formal connection can only lead to an impasse. Because it has forced all those groups of countries which belong to UNCTAD and which have become known as Group B (the developed countries, Group D (the eastern countries and the Group of 77) the developing countries, to agree on a basis for discussion which contains the four following reference points:

1. The decision-making management of the ship must be headquartered in the country of the ship's flag.
2. The ship's crew must contain a proportion of nationals of the ship's flag in accordance with the particular conditions in each country and its international agreements.
3. Nationals of the ship's flag must participate in the ship's share capital and the country of the ship's flag must have a maritime administration which can exercise control over the country's ships.

From here up to the point of signing a general acceptable international convention, there is naturally much ground to be covered. There are hopes that the next UNCTAD meeting in July will produce some results. Nevertheless, the present draft, which incorporates all the differences and particularities of the shipping world today, still has to over-



**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.

come many obstacles. But there is no gainsaying that in its present phase it has at least managed to answer some of the questions that have been bothering maritime lawyers for a long time.

WORLD SHIPBUILDING

Lloyds Register's figures on tonnage delivered in 1984 show an increase of 2,422,918 grt. compared to 1983. In other words, the total of 15,911,143 of 1983 rose to 18,344,061 in 1984.

More specifically, by countries, Japan covered 53% of total deliveries with 9,711,381 grt. South Korea came next with 8% of the total or 1,471,897 tons followed by China (including Taiwan) and with Germany in fourth place. Then came Denmark, U.K., USSR, East Germany, Spain and Finland in that order.

In terms of types of ship delivered, bulk carriers led the field with ore carriers consisting of 384 units of 9,269,400 grt. Then came cargo ships of 2000 tons and above with 343 units and 2,508,273 grt. Next were tankers with 156 units of 2,108,256 grt., LPG carriers with 85 units or 820,149 grt. and containers ships with 68 units and 1,714,571 grt.

Regarding the flags of these deliveries, 61% were placed under the flag of a country other than the one they were built in with Panama in the lead (3.9 million tons) followed by Japan (2.6 m.), Liberia (1.7 m.), China (1.3 m.) USSR (997,000), Greece with 846,000 and Hong Kong with 488,000.

CRUISE SHIPS

According to the latest figures, most ocean liners engaged on world cruises fly the Panamanian flag. They number 18 with a total capacity of 13,600 passengers. Norway comes next with 12 ships (13,000 passengers) followed by Britain and Greece.

Of the two million cruise passengers carried every year 1.5 million are Americans and the remaining 500,000 are shared among all nationalities with Canadians and Germans in the lead, accounting for some 100,000 passengers per

year each. The British account for 60,000, the French 30,000 and the Italian also 30,000 cruise passengers.

PSSN AIDS MERCY SHIP

Port Said Shipping Navigation (INT) S.A., the Suez Canal Transiting Specialties, are giving their services free of charge to the MV "BAND AID 1" emergency relief vessel, which has been chartered to carry donated food, equipment and medical supplies to strife torn Ethiopia and Sudan.

"BAND AID 1" left Ghent on May 1st inaugurating what are planned to be regular sailings to Port Sudan and Assab. Pounds sterling 8 million was raised by the BAND AID Trust, with a record released last December called "Do you know its Christmases" recorded by a group of British pop stars. Many companies have also pledged support in the form of free goods and services.

For the passage through the Suez Canal, the BAND AID Trust, who are handling the project, approached PSSN, who gladly gave their services free of charge.

Any company wishing to assist, in any other may contact the BAND AID Trust directly, or PSSN in Piraeus.

GREEK SHIPPING EXECUTIVES ELECTED MEMBERS OF ABS

Messrs John B. Goulandris of "Goulandris Brothers Hellas" and Constantine J. Martinos of "Thenamaris Maritime" are among the 27 maritime executives from seven countries that have been elected members of ABS, at the society's annual meeting held in New York last April.

At the same meeting, Messrs Basil P. Goulandris and George P. Livanos have been reelected Managers of ABS and remain on the ABS Board.

MR. G. P. LIVANOS REELECTED

Mr. George P. Livanos has been reelected president of the Hellenic Com-

50 YEARS AGO

— The Directorate of Merchant Shipping has drawn up an emergency law on protective measures for sick seamen who are out of work. They are to be supported by the Unemployment Fund provided they have the necessary qualifications and the sea time required by law. For those suffering from TB, a certificate from the Medical Board is also required.

— Mr. M. Karageorgis has sold the small cargo ship "Marinos" of 436 grt. and 650 dwt. built in 1902. It was bought by Petros Nomikos S.A. and the Fertiliser Company for 1,075,000 drachmas and renamed "Ermioni".

— There were weak signs of an upturn in the world freight market during the past fortnight giving hope for an improvement in the near future. With the exception of the Far East sector, where surplus tonnage is making things difficult, other sectors have absorbed all available tonnage with the prospect that steady employment for it has been assured.

(Naftika Chronika No. 106/15.5.1935)

mittee for the Protection of the Marine Environment (HELMPEA). Others elected were Mr. P. Joannides as vice-president, Mr. Petros N. Goulandris as secretary-general, Mr. Yannis K. Lyras as special secretary, Mr. Mathios Laws as treasurer and Messrs. G. Koymandarios, M. Lazarimos, N. Efthymiou, A. Potamianos, G. Foustanos and N. Soutos as members of the board.

DET NORSKE VERITAS PROVIDE ACCESS TO SELECTED DATABASES

After having conducted a test period, the society is now able to offer the SPRINT system for ships in service and Ship Register information, following on-line access to Det norske Veritas' databases.

The access to the register databank will provide information on all Veritas classed ships as given in the ship Register Book.

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



Ἡ κίνηση τῶν Ἑλληνικῶν Πλοίων



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

ΑΒΑΞ	62	10405	α. Γαλαξειδί 23/2
ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073	α. Γένοβα 20/4
ΑΓΑΘΗ	74	6017	α. Βρέμη 5/4
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	ε. Κάδιξ 17/4
ΑΓΑΠΗ	69	10006	α. Γάνδη 11/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217	α. Βαλένσια 17/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	ε. Πειραιά 12/4
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443	α. Σιγκαπούρη 29/3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469	α. Έλευσίνα 29/3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875	ε. Π. Μαντρινί 14/4
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	α. Λός Ἀντζελες 21/4
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074	ε. Ὀλμπαν 19/4
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	α. Σιγκαπούρη 12/4
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412	α. Χόγκ Κόγκ 16/4
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	66	8309	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	65	14264	ἐπωλήθη Ἀλλοδαπούς
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	68	2980	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580	α. Βαλτιμώρη 13/4
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4962	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3646	στή Ρουέν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	46	2414	μεσογειακές μεταφορές
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345	α. Λέικ Τσάρλς 2/4
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857	ἀργεῖ Έλευσίνα
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	δ. Παναμά 19/4
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178	δ. Ντόβερ 17/4
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208	ὑπέστειλε λιβεριανή
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982	ε. Τζέντα 29/3
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486	α. Βενετία 28/3
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΕΤΟΣ	72	3065	α. Τερνέστη 18/4
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915	α. Ν. Ὀρλεάνη 17/4
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474	α. Ροζάριο 12/4
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311	ἀργεῖ Έλευσίνα
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099	ἀργεῖ Ἰθάκη
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223	α. Ἰμμινγκχαμ 18/4
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980	ε. Ἀμστερνταμ 23/4
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047	ε. Πειραιά 31/1
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594	α. Μάλμο 20/4
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΘΛΟΝ	79	10428	στή Λά Πλάτα 15/4
ΑΘΟΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418	ε. Λονδίνο 22/4
ΑΘΩΣ	69	10008	α. Πόρογκροκ 18/4
ΑΘΩΣ	72	1586	ε. Πασαγιές 8/4
ΑΙΑΣ	67	9457	ἀργεῖ Τρινκομάλη
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	δ. Κωνσταντή 13/4
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4109	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537	ε. Μπάρ 21/4
ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	71	4838	ἐπωλήθη
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527	ε. Βαλπαράισο 8/4
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4463	α. Μομπάσα 14/4
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498	ε. Τζέντα 14/4
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498	ε. Ἰκόνιο 12/4
ΑΙΓΙΣ ΚΟΖΜΙΚ	75	12498	μετον. «Ἄλφα Κόσμικ» (Ἑλλ.)
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498	α. Σαγκάη 30/3
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	9178	ε. Πειραιά 8/4
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208	α. Λός Πάλμας 23/3
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΔΗΨΟΣ	73	9369	ε. Ούσκαπουόκι 11/4
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383	ἀργεῖ Ἀργοστόλι
ΑΙΗΤΖΑΕ	63	1142	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	ἀργεῖ Χαλκίδα
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	ε. Κασσιούνγκ 5/4
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	α. Γουλαρού 2/4
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Λός Ἀντζελες 29/3
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947	α. Μπαλμπά 11/3
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800	ε. Σιτακόγκ 20/4
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	δ. Σουέζ 17/4
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670	α. Τάραντα 13/4
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235	ε. Νικόσια 23/4
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885	α. Ὁζάκα 18/4
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787	ε. Λισσαβώνα 20/4

ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784	α. Ν. Ὀρλεάνη 19/4
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ)	72	19869	α. Μπλιμπό 28/3
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341	α. Παρανάγουα 7/4
ΑΚΡΑ ΤΑΙΝΑΡΟΝ	62	6374	Διάλυση Πακιστάν
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753	ε. Ρεσίφ 15/2
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Βομβάη 6/4
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842	α. Λός Ἀντζελες 19/4
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	α. Λός Πάλμας 15/4
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	δ. Γιβραλτάρ 17/4
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286	α. Τσίμπα 17/4
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012	α. Πειραιά 20/4
ΑΛΒΥΟΝ	62	13122	α. Ἀλεξάνδρεια 1/4
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5888	ε. Λέγκχορν 19/4
ΑΛΕΑ	73	8824	α. Λόγος 26/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402	δ. Ντόβερ 6/4
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 29/3
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΛΙΗΣ	78	15888	ἐπισκευές Ουόσάν 29/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653	α. Μπρεμερχόβν 21/4
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	ἀργεῖ Χαλκίδα
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ	67	7560	ἐπωλήθη Ἀλλοδαπούς
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048	α. Πειραιά 20/4
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	ἀργεῖ Σάρζα
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	δ. Γιβραλτάρ 15/4
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229	α. Ρίο Κράντε 7/4
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434	ε. Μπουεναβεντούρ 6/4
ΑΛΙΚΗ	72	10069	α. Γιβραλτάρ 20/4
ΑΛΙΚΗ II.	76	12376	δ. Παναμά 9/4
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011	α. Ὁζάκα 13/4
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	ε. Πόρτ Κέμπλα 8/4
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	στό Γκότενμπουργκ 25/4
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279	α. Έλευσίνα 11/4
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284	ἀργεῖ Πειραιά
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	α. Λίβερπουλ 17/4
ΑΛΚΗΝΩΡ	73	70088	ἐπωλήθη
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	α. Γκλάστον 4/4
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	δ. Θέροντεϋ Ἀϊλ 14/4
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	α. Λός Πάλμας 14/4
ΑΛΚΜΗΝΗ Α.	63	14691	ἐπωλήθη Ἀλλοδαπούς
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870	α. Ντάρμπαν 10/4
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277	α. Λός Ἀντζελες 31/3
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	α. Νικόσια 15/3
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374	δ. Σουέζ 22/4
ΑΛΜΑ	80	11584	ἐπισκευές Ἀμβέρσα
ΑΛΜΑ	63	1594	α. Λισσαβώνα 21/4
ΑΛΜΑΡ	69	10373	δ. Γιβραλτάρ 28/3
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	α. Βάλβις Μπαϊν 5/4
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	72	17355	α. Φρημάντλ 11/4
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ)	72	18000	ε. Ἰμμινγκχαμ 22/4
ΑΛΤΑΙΡ	70	16973	μετ. «Φλόγκ Χίος» (π.)
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598	δ. Παναμά 4/4
ΑΛΤΙΣ	79	11000	α. Ρόττερνταμ 7/3
ΑΛΤΙΣ	70	2605	ε. Σάν Μάικλ 19/4
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	65	10500	ὑπὸ ναυπήγησης
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498	πρ. «Αίγις Ἀτόμικ»
ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498	πρ. «Αίγις Μυστικ»
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498	ε. Τζέντα 13/4
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498	α. Νταμμά 18/4
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	α. Χόγκ Κόγκ 14/4
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 18/4
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 18/4
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959	α. Λειζδες 13/4

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	α. Ρόττερνταμ 5/4
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	α. Λομέ 19/4
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300	ε. Ἀμστερνταμ 20/4
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	ε. Ὁπεράνσε 7/4
ΑΜΕΡΥΛΛΙΣ	83	13600	ε. Πόρτ ντε Μπούκ 19/4
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680	δ. Παναμά 17/4
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	α. Λός Πάλμας 16/4
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344	α. Λούπ Τέρμιναλ 10/4
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	α. Πόρτ Κέμπλα 16/3
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981	ε. Σλούισκιλ 7/4
ΑΜΦΙΡΙΤΗ	78	10995	α. Ἀμβέρσα 3/3
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Δακάρ 14/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	α. Ν. Γουέστιμινστερ 23/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	α. Ροζάριο 17/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996	α. Βρέμη 11/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000	α. Σ. Κίτς 22/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	ε. Νιούπορτ 22/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	ε. Ρικζάν 12/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ	74	13348	ε. Ρουέν 21/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	α. Λός Ἀντζελες 22/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118	δ. Ντόβερ 22/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Ἀμβέρσα 20/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889	ε. Κολόμπο 30/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΑΙΤΖΕΝΣ	71	9049	α. Κασσιούνγκ 10/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631	α. Ἀκαμπα 20/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	δ. Σουέζ 19/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522	ε. Ροζάριο 19/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993	ε. Καρταγένα 10/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	α. Μομπά 9/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633	α. Τζέντα 29/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	δ. Παναμά 2/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	α. Κολόμπο 17/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	ε. Ἀμβούργο 5/3
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Βίλα Κονσιττιόσιον 4/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	δ. Π. Σαϊό 18/4
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633	α. Ἀμβέρσα 16/4

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΑΤΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	66	23392
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15888
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	62	11503
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑ	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΑ	64	11034
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	16438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ	73	6350
ΑΝΝΙΤΑ	64	10741
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	54	5383
ΑΝΤΑΡ	70	16973
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ	76	15934
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ.	77	38515
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733
ΑΠΠΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899
ΑΠΟΥΣ	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877
ΑΡΓΟΣ	69	9842
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑΓΙΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ.	72	20239
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778
ΑΡΙΑΔΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	80	7839
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	38099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑΨ	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΤΑΡ	58	9720
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	30647
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	8908
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982

α. Σιγκαπούρη 29/3
α. Χάρη 12/3
δ. Σουέζ 29/3
α. Νταμά 21/3
αργεί Πειραιά
α. Έλευσίνα 12/3
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Αμβούργο
α. Άμβερσα 18/4
δ. Γιβραλτάρ 8/4
α. Τζέμπελ Άλι 23/3
προς Φιλαδέλφεια 13/4
α. Σάν Άντονιο 13/4
α. Φουκουγιμά 10/4
α. Γιοκχάμα 20/4
αργεί Πειραιά
α. Λός Άντζελες 15/4
α. Φλάσσινγκ 31/3
α. Ρότερνταμ 8/4
α. Σαβάννα 9/4

δ. Σουέζ 20/4
α. Λά Γκουλέτ 19/4
α. Μπαντζούλ 12/4
α. Πειραιά 21/3
δ. Σουέζ 3/4
δ. Γιβραλτάρ 18/4
μεσογειακές μεταφορές
α. Λέιβ 9/4
δ. Γιβραλτάρ 19/3
αργεί Πειραιά
α. Λεμεσό 19/4
αγορά Εξ Αυστραλίας
αργεί Πειραιά
δ. Σκώ 2/4
α. Λός Πάλμας 17/4
α. Νικόσια 27/3
αργεί Πειραιά
στη Σιγκαπούρη 6/3
στο Μπαντάρ Άμπας
αργεί Πειραιά
αργεί Χαλκίδα
αργεί Πόρτομαυρ
δ. Κων/πολη 28/3
α. Ν. Όρλεάνη 12/4
α. Μπάγια Μπλάνκα 23/4
α. Μπάγια Μπλάνκα 19/4
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 18/4
α. Αιγούστα 14/4
α. Τάραντα 17/4
α. Μακάο 29/3
α. Μπαχάμες 3/4
δ. Παναμά 19/3
ύψωσε παναμαϊκή
α. Γιούροπορτ 27/3
δ. Γιβραλτάρ 27/2
α. Κάρτα 18/4
αργεί Πειραιά
α. Ροζάριο 3/4
α. Σαουθάμπτον 14/3
δ. Σουέζ 9/4
α. Τζιμπουτί 10/4
αργεί Πειραιά
ναυπηγ. Τόκυο
α. Μολφέττα 13/4
α. Λός Άντζελες 21/4
α. Ν. Όρλεάνη 18/3
στη Βαλέτα
αργεί Πειραιά
α. Μόχι 19/4
δ. Δαρδανέλια 4/4
α. Ρότσεστερ 24/4
αργεί Πειραιά
α. Σ. Λούις ντ' Ρόν 18/4
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά

α. Σιγκαπούρη 20/4
α. Λός Πάλμας 17/4
α. Ν. Όρλεάνη 17/4
αργεί Πειραιά
α. Γιβραλτάρ 8/4
α. Φρημάντλ 24/2
αργεί Πειραιά
α. Γιβραλτάρ 18/4
αργεί Πειραιά
στο Ρότερνταμ 20/4
α. Τσάνα 26/4
δ. Κων/πολη 2/4
δ. Σουέζ 14/3
στο Πόρτ Έλζαμπεθ 21/4
μεσογειακές μεταφορές
ναυπηγ. Αίσι
α. Τζέντα 28/3
α. Λίβερπουλ 24/4
α. Τάμα 19/4
α. Ρεσίφ 4/2
αργεί Στουλίδα
αργεί Στουλίδα
επωλήθη Άλλοδαπούς
αργεί Στουλίδα
α. Θεόντα 19/3
αργεί Έλευσίνα
α. Λός Άντζελες 19/4
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 6/4
ύψωσε Κυπριακή
α. Πειραιά 12/4
α. Φρημάντλ 25/3
στο Κουβέι
α. Ούμπε 1/4
α. Μορμουγκάο 19/4

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	78	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	18094
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΙΑ	67	9525
ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	63	6478
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΨ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45085
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΡ	78	29880
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890
ΑΣΤΥΝΑΕ	75	38611
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΜΑΤΟΣ	71	9466
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΨ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΙΣΜΑΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΚ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476
ΑΥΡΑ	68	9824
ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΣΕΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	68	3340
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	81	16300
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ ΙΙ.	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΛΙΒ	66	10210
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9289
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ.	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811
ΒΟΛΟΣ	75	6952
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΙΑΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΒΥΡΩΝ ΓΕΝΝΕΟΣ	72	28021
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΒΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	78	16037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β.	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204

α. Γουέτερνπορτ 5/3
α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 1/4
α. Γιοκχάμα 21/4
αργεί Γάνδη
α. Κουσίρο 6/4
α. Έλευσίνα 18/3
α. Λός Άντζελες 11/3
α. Πειραιά 23/3
α. Πράια Μόλε 3/4
α. Φιλαδέλφεια 19/4
αργεί Πειραιά
α. Μίνα Καμπούς 18/4
α. Ν. Ύδρη 18/4
α. Νακόντα 15/3
α. Ν. Όρλεάνη 27/3
α. Βενετία 12/4
α. Πειραιά 21/3
α. Μπανγκόκ 6/4
α. Βομβάη 6/4
α. Κέιπ Τάουν 10/4
διάλυση Τουρκία
α. Σ. Λορέντζο 16/4
α. Ν. Ύδρη 9/4
α. Σάντ Άννα Μπαϊ 14/4
α. Ρίο Ιανέιρο 20/4
α. Βομβάη 2/4
α. Λισσαβόνα 12/4
α. Πειραιά 23/3

α. Ν. Όρλεάνη 21/4
α. Ίκων 8/4
α. Ανάπολη 16/4
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Ρουέν 30/3
α. Ν. Όρλεάνη 26/3
α. Ν. Όρλεάνη 13/4
α. Λός Γκουλέτ 17/4
στην Άλεξάνδρεια
αγορά εκ Παναμά
α. Πειραιά 1/10
δ. Π. Σαϊν 2/4
δ. Κων/πολη 24/3
α. Σιγκαπούρη 10/4
α. Μπ. Άιρες 14/4
α. Ντόρμπα 13/4
αργεί Σετούμπάλ
α. Πόρτ Χάρκωρτ 16/4
μεσογειακές μεταφορές
α. Φιλαδέλφεια 18/4
α. Κίγκστον 9/4
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 15/3
α. Πειραιά 2/3
α. Άμβούργο 10/4
αργεί Γάνδη
δ. Σουέζ 15/4
α. Ντόρμπα 26/3
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Χαλδία 19/3

αργεί Σετούμπάλ
αργεί Τρινκομάλη
αργεί Άργουστόλι
στο Μπαντάρ Άμπας 12/4
α. Ντόρμπα 8/4
δ. Δαρδανέλλια 18/3
αργεί Άλιβέρι
α. Μομπάσα 18/4
α. Ντόρμπα 8/4
α. Τρίπολη Λιβάνου 28/3
α. Κηλανγκ 17/4
επωλήθη
α. Λός Άντζελες 4/4
α. Βρέμη 21/4
α. Βίλα Κονσταντίνου 19/4
α. Μέ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Ντάμ-ες-Σαλάμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Ρούνγκον 21/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Π. 'Αντζελες 19/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	δ. Σουέζ 6/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	άρχει Πειραιά
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Νταμάμ 25/3
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μεσογειακές μεταφορές
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	18500	ε. Μπιλμπό 19/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124	α. Σούνεϊ 19/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093	α. Κέϊπ Τάουν 29/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	άρχει Πόρτσμουρου
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Βαλτιμόρη 3/4
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	δ. Σουέζ 16/4
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	α. Ζήμπαγκ 27/2
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ε. Τζακάρτα 26/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΥΠ.	60	3847	στών Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038	α. 'Οράνιεσταν 4/4
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	άρχει Λευκάδα
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	α. Νικόσια 3/4
ΓΙΟΥΡΚΑΡΡΙΕΡ	73	16095	α. 'Αμβέρσα 10/3
ΓΙΟΥΡΛΗΝΤΕΡ	72	17971	α. Μπουένος 'Αϊρες 13/3
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	18561	άρχει Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Νικόσια 28/2
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΥ	74	19702	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	ε. Χάιφα 26/3
ΓΙΩΤΑ	62	10163	άρχει Πειραιά
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Φουτζέιρα 21/4
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	δ. Κων/πολη 6/4
ΓΚΑΛ	70	15302	δ. Γιβραλτάρ 21/4
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200	ε. Χιόστον 14/4
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669	άρχει 'Αστακό
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	άρχει Πειραιά
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/4
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002	στών Πειραιά
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836	άρχει 'Ελευσίνα
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	67	51844	α. Τάραντα 5/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΛΟΥΡΥ	68	18275	α. Λας Πάλμας 15/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	18014	ρη. «Ντόνα 'Ορτάντο 11»
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			
ΣΤΡΙΑ	73	18439	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036	ε. Βομβάη 10/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	18439	α. Χάμπτον 20/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843	α. Πόρτλαντ 4/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	δ. Παναμά 17/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Μπ. 'Αϊρες 13/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	α. Καζαμπλάνκα 15/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	18439	ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	18275	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	δ. Παναμά 10/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	α. Νισούκαστλ 12/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500	ε. Ρουέν 21/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΗ	65	7952	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Μπ. 'Αϊρες 22/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΛΑΝ	69	11148	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ε. Μπαρμπάντος 21/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	ε. Μπουεναβεντούρα 29/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	δ. Παναμά 11/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531	ε. Ροζάριο 20/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Θέοντα 26/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΕΡ	78	14800	α. Γκλάντσοουν 26/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥ	72	12959	α. Μπουένος 'Αϊρες 2/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036	δ. Παναμά 21/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	α. Γιοκοχάμα 13/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479	ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Παναμά 18/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΥΠ	77	14531	α. Σούνεϊ 18/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	75	13036	α. Μπ. 'Αϊρες 17/4
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	ε. Λόγος 2/3
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	α. Τζέντα 25/2
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	63	15381	α. Ζανιάνγκ 29/3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΔΗΤΖΕΝΤ	69	22915	α. Σανγκάη 30/3
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΤ	70	22912	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	66	23390	άρχει Τρινκομάλη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ	62	15389	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ.	71	16306	δ. Μπρανομπουέλ 27/3
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516	α. 'Ελευσίνα 15/3
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άρχει 'Αργοστόλι
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942	άρχει Πειραιά
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	69	26356	ε. Μπαρλέτα 15/4
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΝ	65	14564	διόλυση Πακιστάν
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΝΘ	66	20723	στών Πειραιά 24/4
ΓΟΡΓΩ	58	7061	α. 'Αστακό 11/4
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ Α'ΙΛ	68	2206	μετ. «Λίνδος» ('ΕΛΛ.)
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427	στών Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	ε. Μόντρεαλ 23/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264	ε. Λισαβόνα 19/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΝΤΖΕ	75	19451	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	ε. Τζέμπελ 'Αλι 18/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΩΤ	76	19264	α. Κομώ Μπαί 18/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	ε. Σιβιταβέσια 22/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ε. Σιγκαπούρη 6/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265	α. 'Υμουιντέν 13/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451	α. 'Οριστάνο 6/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451	ε. Ρίτσαρντς Μπαί 18/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22817	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΟΥ	67	22817	α. Ρίο 'Ανέιρο 9/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199	α. Σάο Σεμπασιτιό 14/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ(δ.)	74	18204	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199	α. Γέμπο 19/4
ΓΡΕΦΟΣ	59	9191	άρχει Γαλαξειδί
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103	ε. Λίβερπουλ 22/4
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628	άρχει Πειραιά
ΔΑΦΝΗ	74	19451	στών Νταλιν 8/4
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864	άρχει Πειραιά

ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	α. Ρεσίφ 1/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085	α. Πειραιά 21/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	66	9410	δ. Π. Σαίδ 13/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	85	11906	στο Μπαντάρ 'Αμπάς
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957	α. Τενερίφη 15/4
ΔΗΛΟΣ	70	8825	α. 'Αμβέρσα 10/4
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/4
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861	ε. Σιγκαπούρη 21/4
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977	α. 'Αλγκέιρας 19/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076	α. 'Ορλεάνη 18/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958	ναυπηγ. Τόκυο
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646	άρχει Γαλαξειδί
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094	άρχει Λισαβόνα
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277	άρχει Πειραιά
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	58	8243	άρχει Μίνα Σάκρ
ΔΙΑΜΑΝΤΩ (δ.)	58	13105	επώληθη διόλυση
ΔΙΑΣ	71	16379	δ. Παναμά 15/4
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166	α. Σουέζ 5/4
ΔΙΔΩ	70	10378	α. Λονδίνο 4/4
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393	άρχει 'Ιθάκη
ΔΙΟΥΝΥΣΙΟ (δ.)	82	23160	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/4
ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ	72	19162	α. Γκούμας 8/4
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887	δ. Σουέζ 21/4
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	68	48801	α. Πειραιά 5/4
ΔΥΤΟΣ	72	3847	μεσογειακές μεταφορές
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	ε. Λάρνακα 10/4
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705	α. Πειραιά 4/4
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326	δ. Σουέζ 18/4
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	84	21300	α. Ρίτσαρντς Μπαί 7/4
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	72	16398	ε. Βισακαπάντμ 11/3
ΕΒΕΛΥΝ	63	11893	άρχει Πειραιά
ΕΒΙΑ	61	10029	άρχει Βασόρα
ΕΒΜΑΡ	76	16398	ε. Ντάρμπαν 17/4
ΕΒΡΟΣ	62	20372	άρχει Γαλαξειδί
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947	άρχει Πειραιά
ΕΘΝΟΣ	77	16726	α. Σαγκάη 30/3
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157	α. Λας Πάλμας 8/4
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811	α. Σουθάμπτον 27/3
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814	δ. Γιβραλτάρ 18/4
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985	στη Λιβύη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48887	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/4
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841	άρχει Πειραιά
ΕΚΤΟΝ	62	11428	άρχει Γαλαξειδί
ΕΚΤΩΡ	70	16258	ε. Μουτσούρε 21/4
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	75	14523	α. Λας Πάλμας 21/4
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	60	2091	α. Καρνεγιέβο 19/4
ΕΛΑΦ	70	5538	α. 'Αμβέρσα 12/4
ΕΛΑΦΙΝΑ	68	19495	ε. Ροζάριο 22/4
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	73	14353	δ. Παναμά 18/3
ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ I	70	12142	δ. Μπρανομπάτελ 24/2
ΕΛΕΝΑ Β.	64	10652	άρχει Στυλίδα
ΕΛΕΝΗ	73	20713	στο Γιοκαχί 24/4
ΕΛΕΝΗ	63	10936	ε. Κοσίν 9/4
ΕΛΕΝΗ	60	1995	άρχει Πειραιά
ΕΛΕΝΗ II	75	35716	α. Σ. Νικόλας 12/4
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ	59	8401	διόλυση Πακιστάν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748	α. Πειραιά 21/3
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005	α. Λας 'Αντζελες 21/4
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΙΖΑ	69	6006	α. 'Ανκόνα 10/4
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	72	9111	α. Κέϊπ Τάουν 23/4
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734	α. Φρημάντλ 15/4
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201	στις Μ. Λίμνες
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	8846	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΗ	76	12315	δ. Σουέζ 12/4
ΕΛΛΗ	78	11282	στών Πειραιά 23/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237	α. Ροζάριο 18/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237	α. 'Αμβέρσα 23/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237	δ. Κων/πολη 27/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237	α. Ρίο 'Ανέιρο 17/4
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ε. Δεμερρά 20/4
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857	α. Νάπολη 19/4
ΕΛΟΣΕΑΝ	85	17847	ε. Μπ. 'Αϊρες 15/4
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478	δ. Σκώ 19/4
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	άρχει Πειραιά
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	δ. Γιβραλτάρ 12/4
ΕΛΠΙΣ	71	9885	α. Κέϊπ Τάουν 9/4
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12218	άρχει Πειραιά
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ	65	27830	άρχει Σετομπάι
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590	δ. Κων/πολη 11/4
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	δ. Σουέζ 18/4
ΕΜΑΤΟΝ	67	9548	άρχει Πειραιά
ΕΝΤΕΒΟΡ I	84	22208	α. Μπάχα Μπλάνκα 26/3
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	74	13687	ρη. «'Εντερπράιζ I»
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. Πόρτλαντ 15/4
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10008	ε. Σάουθεντ 'Ανκορατζ 22/4
ΕΠΟΣ	77	9786	ε. Χάμπτον 22/4
ΕΠΟΣ	78	8053	άρχει Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	85	16405	α. Λά Παλς 23/4
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	άρχει Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Γκλόνγκον 28/3
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	α. 'Αμβέρσα 20/4
ΕΡΜΙΟΝΗ	68	16122	μετ. «Σινόβια» ('ΕΛΛ.)
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'ΥΛΟΡ	57	2074	άρχει Χαλκίδα
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437	α. Κολόμπο 14/2
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	δ. Ντόβερ 17/4
ΕΥΑ (δ.)	81	41223	α. Ποίντ Α Πιέρ 26/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757	δ. Σουέζ 8/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	8942	α. Κόλουντμποργκ 20/4
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	α. Σάν Ντιέγκο 26/2
ΕΥΒΟ'Ι'ΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454	άρχει Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Χάβρη 17/4
ΕΥΗ Λ.	67	14569	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/4
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	α. Σιγκαπούρη 18/4
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006	ε. Μομπάσα 11/4
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006	άρχει Χαλκίδα
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	58	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713	α. Γδύνια 18/4
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στυλίδα
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει Πειραιά

ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΞΕΡ.	72	6880	α. Σάντος 18/3
ΕΥΣΤΑΘΙΑ.	57	7185	Διάλυση 'Ινδία
ΕΥΤΥΧΙΑ.	85	10344	άρχει Χαλκίδα
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ.	79	10998	ε. Χόγκ Κόγκ 19/4
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ.	80	10342	ε. Ότσο Ρίος 21/4
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ).	75	57160	α. Λός Πάλας 17/3
ΖΑΝΕΤ.	66	4503	α. Γούνια 10/4
ΖΑΝΝΗΣ.	81	22857	α. Φορμάντλ 8/4
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ.	74	30188	α. Πόρτ 'Αντζελες 18/4
ΖΑΝΤΕ (δ).	69	54282	δ. Π. Σαίδ 18/4
ΖΕΤΤΑ.	71	20518	α. Χαμίνα 13/4
ΖΕΥΣ.	80	11687	Διάλυση Κίνα
ΖΗΝΩ.	81	23100	ε. Μαντράς 18/4
ΖΙΝΙ.	76	11348	α. Πειραιά 29/3
ΖΥΓΟΣ.	76	19166	ε. Κότκα 15/4
ΖΥΓΟΣ.	69	3490	άρχει 'Αστακό
ΖΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ.	65	34501	άρχει Πειραιά
ΗΒΗ.	70	2886	άρχει Πειραιά
ΗΖΥ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ.	81	4617	άρχει Πειραιά
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ).	72	54719	α. Γιβραλτάρ 3/4
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.	77	34035	δ. Κων/πολη 28/3
ΗΡΩ.	65	23390	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/4
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ.	81	16700	α. 'Αμβέρσα 5/4
ΗΣΤΠΟΡΤ.	67	27018	άρχει 'Αργοστόλι
ΗΦΑΙΣΤΟΣ.	66	21374	άρχει Λονδίνο
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΣΙΑ.	84	18794	α. 'Ικχών 8/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ.	76	14052	ε. Βαλτιμόρη 20/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (δ).	77	76088	α. Τζέντα 28/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.	78	15860	ε. Φιλαδέλφεια 20/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.	77	15860	ε. Λός 'Αντζελες 22/4
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.	68	12680	δ. Π. Σαίδ 20/4
ΘΑΝΙΚΙ.	81	9516	άρχει Πειραιά
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ.	84	4626	άρχει Πειραιά
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ).	69	51732	ε. Πειραιά 8/4
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ.	76	9444	α. Λός Πάλας 21/3
ΘΕΑΓΕΝΗΣ.	72	9886	α. Λάρνακα 19/3
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866	α. Ντάρμπαν 11/3
ΘΕΚΟΣ.	78	16885	α. Σάραξ 22/3
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ.	68	35477	α. Λός 'Αντζελες 9/2
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ.	73	69904	α. Βανκούβερ 30/3
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.	65	41872	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΜΑΝΑ.	65	40473	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ).	68	44863	α. 'Αμβέρσα 23/4
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ.	82	24.000	δ. Νταμύ 17/4
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ.	77	16380	α. Σάν Λορέντζο 12/4
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ).	55	8992	άρχει Πειραιά
ΘΕΤΙΣ.	74	35540	α. 'Αμαγκασάκι 14/4
ΘΗΡΑΣΙΑ.	84	28100	α. Πόρτλαντ 17/4
ΙΔΕΑ (δ).	65	41195	πρ. 'Τράιντεντ
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	67	4390	εγκαταλείφθη 23/4
ΙΟΛΙ.	72	4999	α. Πειραιά 17/4
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	20960	α. Ρότερνταμ 19/4
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.	73	15498	α. Ρίτσαρντς Μπαίλ 14/4
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.	65	8002	α. Σάνβ 'Αντόνιο 'Εστε 6/4
ΙΟΝΙΟΝ.	70	15387	α. Ρουέν 22/3
ΙΟΣ.	85	34400	υπό ναυπήγηση Τσουρούμι
ΙΧΘΕΙΣ.	77	19166	α. Νικόσια 18/4
ΙΩ.	69	8909	άρχει Ντάρμπαν
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ).	81	22075	δ. Π. Σαίδ 6/4
ΙΩΑΝΝΗΣ.	59	3139	α. 'Αστακό 18/10
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.	68	16227	α. Ρεσίφ 9/4
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ).	82	30041	ε. Ν. 'Υόρκη 21/4
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ.	76	16023	δ. Γιβραλτάρ 18/4
ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΟΝΑΣ.	67	10322	επώληθη
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ.	68	10322	δ. Σουέζ 11/4
ΚΑΒΟ ΛΟΓΓΟΣ (δ).	69	50998	ε. Σιγκαπούρη 24/2
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.	77	12772	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/4
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.	76	12772	α. Τζέντα 18/4
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285	α. Λαύριο 17/3
ΚΑΛΑΒΡΙΑ.	66	24309	δ. Ντόβερ 5/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938	δ. Κων/πολη 22/3
ΚΑΛΜΑΡ.	51	6199	άρχει Λονδίνο
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349	ε. Καράτσι 20/4
ΚΑΛΥΩ.	73	6172	ε. Μπελέμ 23/4
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.	78	14568	ε. Χόγκ Κόγκ 17/4
ΚΑΜΠΟΣ.	71	13116	στο Κιουρασάο 8/3
ΚΑΝΑΡΗΣ.	79	19037	α. Βισακαπατνάμ 10/4
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ).	78	151225	α. Τζέντα 18/4
ΚΑΠ ΙΤΕΑ.	71	4960	α. Θεόντα 20/4
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ.	74	3600	α. Πειραιά 18/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.	81	31850	α. Νταμπέρ 10/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.	68	24801	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.	59	8313	στο Ούμ Κουάδρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ.	68	24668	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ.	67	8113	α. 'Αμβέρσα 23/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ.	69	10839	α. Λός 'Αντζελες 26/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.	69	14807	στη Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ.	67	18098	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ.	68	23372	α. Μορμουγκάο 11/4
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ.	80	32600	ε. Βανκούβερ 21/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ.	67	13858	ε. Σαφάγκα 15/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.	63	15819	α. Στυλίδα 18/4
ΚΑΠΤΑΙ ΓΡΕΓΟΣ (δ).	72	58185	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.	71	30193	α. 'Αμβούργο 14/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ.	58	1763	άρχει Βομβάη
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ.	68	13531	ε. Δεμεράρα 20/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ.	82	32241	α. Μορμουγκάο 19/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.	78	10372	α. Ντάρμπαν 2/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ.	60	9163	άρχει Νουέβιτς
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			στην 'Αϊν Σούκβα
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ).	76	123648	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ.	77	21194	α. Ρότερνταμ 23/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13358	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/4
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.	62	15961	α. Σπλίτ 28/4
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ.	73	23688	ε. Σχέζον 17/4
ΚΑΡΛΟΒΑ.	75	29314	δ. Κων/πολη 26/3
ΚΑΡΜΕΝ.	65	23391	δ. Γιβραλτάρ 18/4
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.	68	10582	ε. Λίβερπουλ 22/4
ΚΑΡΟΛΙΝΑ.	66	5681	επώληθη 'Αλλοδαπούς
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Κουσίρο 5/4
ΚΑΡΟΣ.	67	12702	α. Πειραιά 12/3
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.	68	12701	α. Γένοβα 15/4

ΚΑΡΥΑΝΤΑ.	73	34067	ε. Ροζάριο 17/4
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.	70	16040	α. Πενάγγκ 25/3
ΚΑΣΚΑΝΤΑ.	63	12407	άρχει 'Αργοστόλι
ΚΑΣΟΣ.	76	14983	ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 13/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ.	69	14318	ε. Ν. Μαγκαλόρ 11/4
ΚΑΣΣΙΑ.	72	16704	ε. 'Οδησσό 15/4
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥ.	59	4832	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΣΤΛ ΣΗΛ.	68	28537	άρχει Πειραιά
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.	57	9061	δ. Σουέζ 7/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ.	76	3824	δ. Σουέζ 17/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ).	58	2580	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.	77	8750	α. 'Αμβέρσα 3/4
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ε. 'Ιμνιγκχαμ 1/4
ΚΑΤΙΕ.	60	10187	άρχει Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ).	66	38878	δ. Ντόβερ 15/4
ΚΕ'Ι'Π ΑΓΚΡΙΛΟΣ.	66	29955	ε. Σαοέμπο 16/4
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ.	72	14651	α. Π. Κέλανγκ 19/4
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ.	73	9219	ε. Χαλκίδα 11/4
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ.	62	11416	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ.	71	9868	α. Γιοκοχάμα 29/3
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ.	78	9862	α. Κέιπ Τάουν 30/3
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ.	77	9736	α. Ρίο Χάινα 1/4
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ.	77	10460	α. Φρήτσου 19/4
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ.	71	9964	α. Χιμέι 16/4
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ.	72	10013	α. Λάγος 23/2
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ.	74	8896	ε. Βομβάη 15/4
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ.	78	8890	α. Λ. Τσάρλς 22/3
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ.	69	12251	α. Τάμπο 5/4
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ.	75	18307	ε. Ρουέν 19/4
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ.	58	5250	άρχει Πειραιά
ΚΗΦΕΥΣ (δ).	71	16400	α. Γένοβα 18/4
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ).	78	245140	στο 'Αλίβερι (αποθήκη)
ΚΙΝΑΡΟΣ.	67	12701	α. Λάρνακα 10/4
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ.	77	17300	στο Ντάρμπαν 12/4
ΚΛΑΣΙΚ (μ.).	73	73492	άρχει Πειραιά
ΚΛΕΑΝΘΗΣ.	76	16366	δ. Κων/πολη 26/3
ΚΛΕΙΩ.	58	8791	άρχει Πειραιά
ΚΟΜΕΤ.	72	9824	α. Μ. Μανγκάνου 6/4
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	71	15547	α. 'Αμπού Ντάμπι 18/4
ΚΟΝΔΩΡ.	67	6842	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.	73	39219	ε. Χέυ Πόιντ 2/4
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ.	81	16000	ε. Ρότερνταμ 21/4
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ.	83	45025	α. Σπέζια 26/3
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.).	77	105000	α. Τουμπάρδο 18/3
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ.	81	16000	ε. Γουέλικκτον 20/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ.	72	39219	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.	71	38820	δ. Παναμά 18/4
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ.	80	16000	δ. Παναμά 15/3
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.).	73	114543	α. Τουμπάρδο 11/3
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.	68	22838	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΙΔΩΝ.	79	16000	δ. Παναμά 30/3
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.	70	24693	α. Λός 'Αντζελες 18/4
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ.			
ΓΚΑΛΑΞΥ.	67	7680	α. Τσάρλεστον 17/4
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ.			
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ.	77	5539	α. Χάμπτον 5/4
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ.	67	7687	ε. Πειραιά 5/4
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ.	71	14764	α. Σπλίτ 18/4
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ).	84	38000	α. Γιοκοχάμα 14/4
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ).	55	8998	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.	62	10451	άρχει Πειραιά
ΚΟΡΟΝΕΤ.	78	9862	ε. Βανκούβερ 8/4
ΚΟΡΥΤΟΝ.	75	19134	α. Καράτσι 23/3
ΚΟΡΩΝΙΑ.	70	11826	α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 4/4
ΚΟΣΜΟΣ.	59	2670	άρχει 'Αστακό
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.	66	5153	α. Ντουμπάι 6/7
ΚΡΑΝΤΩΡ.	71	8630	δ. Γιβραλτάρ 14/4
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ.	76	6598	ε. Λάγος 5/3
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084	δ. Παναμά 8/4
ΚΡΑΤΩΝ.	76	7427	α. Ραγκούν 20/11
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.	58	3914	δ. Παναμά 11/4
ΚΡΗΤΗ (δ).	69	34189	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/4
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ.	82	11500	α. Κήλανγκ 3/4
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ).	68	14923	δ. Γιβραλτάρ 4/4
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ.	82	11500	α. Σάντος 13/3
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ).	74	42470	α. Ντότζες 30/3
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ.	78	10832	ε. 'Ακαμπα 31/3
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ).	67	14926	ε. Τερνεουζέν 29/3
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ.	82	11500	ε. Λά Παλις 22/4
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ).	73	42470	δ. Κων/πολη 12/4
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ.	77	10832	α. Νταμύ 11/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ.	82	11500	α. Σάντος 16/4
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.	78	10832	ε. Κουβέιτ 16/4
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.	79	10832	α. Τζέντα 10/4
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ).	71	14923	ε. Αύγουστα 17/4
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ).	74	61054	α. Σαβόνα 17/4
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ).	73	61054	δ. Σουέζ 22/4
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ).	73	42470	δ. Σουέζ 15/4
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.	82	11500	α. Ντουμπάι 20/4
ΚΡΙΟΣ.	59	16875	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΟΣ.	75	7028	α. Γκιζόν 4/4
ΚΡΙΤΙΑΣ.	67	9549	α. Χάλλ 9/2
ΚΡΙΤΩΝ.	59	7158	άρχει Πειραιά
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.	76	6598	δ. Παναμά 19/4
ΚΡΟΝΟΣ.	73	11170	ε. 'Ασόντον 15/4
ΚΡΟΝΟΣ.	67	8911	στο Ντάρμπαν 21/3
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.	78	21194	ε. Λύττελτον 17/4
ΚΥΔΩΝΙΑ.	65	2025	μεσογειακές μεταφορές
ΚΥΘΗΡΑ.	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ.	62	4784	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ (δ).	71	17355	α. Μπαχραϊν 14/4
ΚΥΜΑ.	60	7758	άρχει Πειραιά
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/4
ΚΥΡΑΡΗΝΗ.	61	9443	άρχει 'Αστακό
ΚΥΡΙΑΚΗ.	81	38000	ε. χάντερον 23/4
ΚΥΡΙΑΚΗ.	66	8943	α. Κολόμπο 25/2
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΔΕΜΟΥ.	66	20516	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ.	69	3746	α. Πειραιά 11/4
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935	άρχει Πειραιά
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.	81	29710	α. Μπ. 'Αίρες 7/4
ΚΩΣΤΗΣ.	77	20823	α. Ρίο 'Ιανέιρο 13/4
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ.	68	2296	μεσογειακές μεταφορές
ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Ι'Υ.	68	4350	α. 'Ιμνιγκχαμ 3/4
ΛΑΓΚΑΔΑ ΣΤΑΡ.	54	2698	επώληθη διάλυση

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 ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρὰ 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

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.		
Διευθυντής Δ. ΡΗΓΑΣ - ΚΩΤΤΑΚΗΣ Νοταρὰ 77, Πειραιῶς	Διευθυντὴς Συντάξεως ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ Σερῖφου 50 & Ἀχαρνῶν	Ὑπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοταρὰ 77 Πειραιῶς - Τηλ. 417.6658		

ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝ. ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

Α' ΠΑΓΙΟ

	ΚΕΝΤΡ. ΥΠΗΡ.	ΞΕΝΩΝΑΣ ΠΡΑΤ. ΤΡΟΦΙΜ.	ΣΥΝΟΛΟ	
Ακίνητα				
Οικόπεδο	27.184.802			
Κτίριο	248.121.015	275.305.817		275.805.817
Εγκαταστάσεις		655.442	5.018.863	8.779.479
Επιπλα καί Σκεύη		206.210	2.012.254	3.812.354
Μηχανήματα		239.185	3.503.716	4.650.751
Μηχανές Γραφείων		88.626	58.056	186.620
Εργαλεία - Όργανα		19.038		141.121
Βιβλιοθήκη Όργανισμοῦ		45.619		47.901
Ίματισμός			1.814.276	1.814.276
Μεταφορικά μέσα			504.701	504.701
Διαμορφώσεις Χώρων			214.836	214.836
Εξόδα Ίδρυσης & Ορ- γάνωσης		1		1
Εγγυήσεις		170.971		170.971
Είδη Ψυχαγωγίας			107.097	107.097
		276.730.909	7.692.590	11.312.426
				295.735.925

Β' ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ

Εμπορεύματα			11.277.093	11.277.093
BAR	11.480			
Χρησ. Ξενώνα	421.510	432.990		432.990
Εμπορεύματα ακατάλληλα			191.015	191.015
Ηλεκτρολογικό υλικό		72.864		72.864
Κάυσιμα		258.444		258.444
Υλικά συσκευασίας			1.373.173	1.373.173
Προμηθευτές			75.354	75.354
Προσωρινοί Χρεωστικοί				
Λογαριασμοί		295.000		
Δοσοληψίες Κλάδου		152.737	25.748	473.485
Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.		500.000		500.000
Λειτουργ. Έξυπnr. Κλά- δου Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.		3.479.371		3.479.371
		4.274.371	917.035	12.942.383
				18.133.789

Γ' ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ

Ταμείο		542.525	1.367.583	1.860.108
Καταθέσεις σέ Τράπεζες:				
Τράπεζα Έργασίας	2.000.000			
ΕΤΕ/Ναυτιλ.	50.127.000			
Τράπεζας Κρήτης	24.073			
Τράπεζα Πειραιώς	14.322.000			
Τράπ. Κεντ. Ελλάδος	123.090.792	189.563.865	27.739.173	217.303.038
		190.106.390	29.056.756	219.63.146
Επιχορήγηση Ξενώνα		88.645.666		88.645.666
Επιχορήγηση Πρατ. Τρο- φίμων		77.279.883		77.279.883
		165.925.549		165.925.549

Συμμετοχή α-

πό ΕΣΤΙΑ	ΞΕΝΩΝ.	ΠΡΑΤΗΡΙΟ		
Χρήσης 1980	13.166.695	3.210.712		
Χρήσης 1981	17.447.531	7.716.637		
Χρήσης 1982	24.375.720	4.304.181		
Χρήσης 1983	28.318.325	9.170.028	83.308.171	24.401.568
				107.79.739

ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

637.037.219	91.917.796	77.713.133	806.608.148
-------------	------------	------------	-------------

ΛΟΓ/ΣΜΟΣ ΤΑΞΕΩΣ ΠΑ- ΓΙΑ NAT (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)

ΓΙΣΜΟΣ 1983

Μισθοδοσία Έκτακτου				
Προσωπικού	6.000			6.000
Λοιπές δαπάνες	139.025			139.025
Ένοίκιο Μονάδας				
(άναλογία)	3.854.911	680.279		4.535.190
Φθορές - απώλειες	25.160			25.160
Ανακοινώσεις - δημοσιεύσεις	33.299			33.299
Υλικά συσκευασίας		805.214		805.214
Αμοιβές Τρίτων		39.000		39.000
Αναλογία Δ.Ε.Η.		639.172		639.172
Αναλογία Ε.Ε.Υ.		2.512		2.512
Διαφορά Έσόδων - Δαπανών	134.199.777			134.199.777
	187.900.154	42.603.860	20.178.516	250.682.530

ΠΙΣΤΩΣΗ

	ΚΕΝΤΡ. ΥΠΗΡ.	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ	ΣΥΝΟΛΟ
Αγορές Χρήσης	100.192.907			
Πλέον Απογρ. 31/12/82	41.684.585			
Σύνολο	141.887.492			
Μείον Απογρ. 31/12/83	11.468.108			
Κόστος Πωληθ. 1983	130.409.384			
Πωλήσεις 1983	141.412.661			
Μείον κόστος πωληθέν.	130.409.384			
Διαφορά	11.003.277			
Έσοδα από NAT	140.796.804			140.796.804
Έκτακτα έσοδα	14.259.680			14.259.680
Συν/κές διαφορές	32.843.670			32.843.670
Συμβολική συμμετοχή Ναυτικών		13.443.850		13.443.850
Έσοδα ΒΑΡ		725.976		725.976
Έσοδα από φθορές - καταστροφές		2.267		2.267
Έσοδα από κερματοδέκτη		113.442		113.442
Διαφορά (δπως άναλυση)			11.003.277	11.003.277
Έσοδα από λοιπές αιτίες			5.211	5.211
Συμμετοχή από ΕΣΤΙΑ		28.318.325	9.170.028	37.488.353
	187.900.154	42.603.860	20.178.516	250.682.530

Ό Διευθυντής
ΛΕΟΝ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ

Τό Τμήμα
Οίκ. Διαχείρισης
ΑΝΔΡ. ΚΑΤΣΑΡΟΣ

Πειραιάς 27/9/84

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΑ

	ΚΕΝΤΡ.ΥΠΗΡ.	ΞΕΝΩΝΑΣ ΠΡΑΤ. ΤΡΟΦΙΜ.	ΣΥΝΟΛΟ
Φόροι — Κεφάλαια	602.347.815	88.645.666	77.279.883
			768.273.364

Β' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Πιστωτές	32.209.373	71.222	3.000	32.283.595
Έλλην. Δημόσιο	619.248	366.981	162.253	1.148.482
Ασφαλιστικοί Όργανισμ.	1.482.439	2.469.065		3.951.504
Λειτουργ. Έξυπνότητα	378.344			378.344
Προσωρινοί Λογ/σμοί		269.394	158.519	427.913
Προμηθευτές		95.478	109.478	204.946
	34.689.404	3.272.130	433.250	38.394.784

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	637.037.219	91.917.796	77.713.133	806.668.148
------------------	-------------	------------	------------	-------------

ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΑ-
ΓΙΑ ΝΑΤ (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)

1

1

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1983

ΧΡΕΩΣΗ

	ΚΕΝΤΡ. ΥΠΗΡ.	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ	ΣΥΝΟΛΟ
Δαπάνες Διοίκησης		4.350.812		4.350.812
Αμοιβές συνεδρ. Δ.Σ. —				
Επιτροπών		1.846.297		1.846.297
Αμοιβές Παροχ. Υπηρ.		1.889.620	145.152	2.083.156
Μισθοδοσία Τακτικού				
Προσωπικού		10.022.585	19.087.063	11.063.029
Παροχές Τακτικού Προ-				
σωπικού		412.355		412.355
Κρατήσεις καί εισφορές				
Υ/τρίτων		6.242.349	11.482.115	5.264.824
Έξοδα συντήρησης		61.927	399.451	22.989.288
Αμοιβές Παροχής Υπη-				
ρεσιών Έκτ. Προσ/κού		281.461		281.461
Δαπάνες Ψυχαγωγίας				
Ναυτικών		13.818.236		13.818.236
Δαπάνες Νομικής				
Συμπ/σης Ναυτικών		1.341.999		1.341.999
Δαπάνες Γαμηλίων				
βοηθημάτων		8.140.560		8.140.560
Δαπάνες Έκτακτης Οίκ.				
Ένισχ. Ναυτικών		527.992		527.992
Δαπάνες Παλιννόστησις				
Ναυτικών		2.708.616		2.708.616
Δαπάνες Οίκον. Ένισχ.				
Έπαγγ. Σωμ. Ναυτ.		390.000		390.000
Δαπάνες Συμπλ/σης στίς				
οίκου. των Ναυτικών		409.388		409.388
Αποσβέσεις				
Παρελθ. Χρήσεων	895.934			
Χρήσης 83	360.246	1.256.180		1.256.180
Αγορές αγαθών			1.764.673	1.764.673
Έξοδα Λειτουργίας			5.363.186	737.738
Αποζημιώσεις άπολυομέ-				
νου προσωπικού			303.825	898.364
				1.202.189

ΛΑΕΡΤΗΣ	59	8140	άρχει Λευκάδα
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18858	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ	85	7952	α. Τζέντα 10/4
ΛΑΪ'ΟΝ ΟΦ ΠΑΪ'ΡΙΟΥΣ	80	7952	άρχει Πειραιά
ΛΑΚΥ ΓΟΥΛΙΝΒ	78	9485	ε. Π. Σαΐδ 12/4
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑΪ'ΝΕΡ	71	13907	ε. Π. Όκνα 26/2
ΛΑΚΩΝ	69	8825	άρχει Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Σακάντε 13/4
ΛΑΟΔΙΚΗ	64	10305	α. Κολόμπο 24/3
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599	α. Λισαβώνα 17/4
ΛΑΡΑ Σ	72	8848	α. Άμβούργο 11/4
ΛΑΡΡΥ Λ	70	16306	α. Ν. Όρλεάνη 16/4
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	δ. Κων/πολη 10/4
ΛΕΔΕΑ	63	17879	άρχει Γαλαξειδί
ΛΕΜΑΝ	66	2953	άρχει Πειραιά
ΛΕΝΑ ΙΙ	68	15761	πρός Μπρανσμπάτελ 21/4
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	άρχει Σετομπάλ
ΛΕΝΤΓΟΥΡΑΝΤ	68	10618	άρχει Έλευσίνα
ΛΕΣΒΟΣ	74	3259	στή Λισαβώνα
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ	58	9079	άρχει Χαλκίδα
ΛΕΩΝ	75	15884	α. Λύττελτον 18/3
ΛΕΩΝ	72	2311	άρχει Ήγουμενίτσα
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	ε. Λομέ 19/4
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	άρχει Φορταλέζα
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Πόρτ Λίνκολν 21/3
ΛΙΑ ΠΕΡΟ	61	7963	άρχει Σετομπάλ
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ	83	19343	δ. Κων/πολη 7/4
ΛΙΜΠΕΞΠΡΕΣ	82	19337	δ. Π. Σαΐδ 18/4
ΛΙΜΠΕΤΡΕΪ'ΝΤ	83	20200	δ. Δρέπανον 28/3
ΛΙΜΠΕΡΕΪ'ΤΟΡ	76	75134	α. Σιγκαπούρη 16/4
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	α. Λισαβώνα 18/4
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ	74	9118	α. Ρίο Ίανέιρο 19/4
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Σαλβαντόρ 14/4
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894	δ. Σουέζ 14/3
ΛΙΨ	68	9650	ε. Άμβέρσα 21/4
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	άρχει Βασώρα
ΛΟΪ'ΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Γιβραλτάρ 20/4
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	δ. Κων/πολη 5/4
ΛΟΥΚΑΣ Ν.	72	13637	μετ. «Τάλισμαν» (λ.)
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	α. Χάμπτον 27/1
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Ντάρμπαν 5/4
ΛΥΔΙ	70	14878	α. Χιούστον 13/4
ΛΥΔΙΑ	64	6547	α. Πειραιά 19/4
ΛΥΡΑ	67	41914	άρχει Σετομπάλ

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25188	ε. Σαεσέπο 14/4
ΜΑΔΕΡ	68	11361	α. Ρουέν 28/3
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	ε. Μελλίλι 14/4
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	δ. Γιβραλτάρ 5/4
ΜΑΙΡΗ	84	14500	α. Πόρσε 9/4
ΜΑΙΡΗ	68	22391	δ. Κων/πολη 28/3
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. Μπαρλέττα 8/4
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	άρχει Έλευσίνα
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	άρχει Σετομπάλ
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	στών Πειραιά
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Ρότερνταμ 24/4
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Ν. Όρλεάνη 9/4
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	α. Βρέμη 12/4
ΜΑΝΤΩ V	72	17432	α. Άμστερνταμ 15/4
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (S)	83	31951	α. Γιβραλτάρ 17/4
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526	δ. Γιβραλτάρ 10/4
ΜΑΟΥΝΤ ΘΟΥΣ	68	18525	άρχει Στυλίδα
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149	ε. Μπουσάν 18/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678	ε. Νιούκαστλ 20/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ	81	33500	α. Σάντος 5/4
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	α. Ν. Όρλεάνη 22/2
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	α. Αύγουστα 15/4
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑΪ'ΓΕΤΟΣ	82	32300	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 12/4
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕΪ'Κ	62	8967	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Ρότερνταμ 20/4
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	στή Χαλκίδα 10/4
ΜΑΡΑΜΠΟΥ	78	8845	δ. Κων/πολη 5/4
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΙΙΙ	49	6607	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106	στών Πειραιά
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	α. Μομπίλ 29/3
ΜΑΡΙ	74	8925	δ. Π. Σαΐδ 21/3
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18589	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Σ. Τζών 22/4
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	δ. Παναμά 16/4
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9565	δ. Π. Σαΐδ 14/4
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800	α. Μορμουγκάο 30/3
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51802	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069	ε. Σαγκάη 14/3
ΜΑΡΙΑ Λ.	77	20822	ε. Δουνκέρκη 18/4
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001	α. Τάμπα 9/4
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.	76	6034	α. Μπιλμό 20/4
ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ	67	9365	α. Άλεξάνδρεια 10/3
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604	α. Ν. Όρλεάνη 12/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767	α. Μοντεβιδέο 20/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Βοστώνη 30/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	α. Σάρροχ 9/4
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Ρεσιό 14/4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	επωλήθη Άλλοδοπούς
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	δ. Κων/πολη 12/4
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	α. Πειραιά 28/3
ΜΑΡΙΛΥΝ Λ.	68	14569	δ. Σκώ 20/4
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Ρίο Ίανέιρο 16/4
ΜΑΡΙΝΑ Λ.	65	19566	δ. Σκώ 7/4
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	α. Βανκούβερ 19/4
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586	άρχει Σετομπάλ
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	άρχει Πειραιά
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	α. Κέιπ Τάουν 15/4
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Βαλλέτα 44/4
ΜΑΡΙΩ	66	3782	α. Πειραιά 7/4
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	δ. Κων/πολη 20/3
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Π. Γκιλς 2/4
ΜΑΡΛΕΝ	57	5087	άρχει Χαλκίδα
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	επισκευές Πειραιά 25/4
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	ε. Σ. Νίκολας 2/4
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ	73	32510	α. Σ. Λορέντζο 7/4
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Ύμουιντέν 21/4

ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Έμδεν 20/4
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455	α. Λός Πάμας 4/4
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ	65	10554	δ. Σουέζ 31/3
ΜΑΤΘΙΛΔΑ	65	7696	άρχει Πειραιά
ΜΕΘΩΝΗ (δ.)	81	32723	ε. Λός Άντζελες 22/4
ΜΕΪ' ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	δ. Σουέζ 6/4
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	α. Ρότερνταμ 16/4
ΜΕΛΟΪ'	68	8887	ε. Ρουέν 15/4
ΜΕΛΠΩ Χ.	68	10355	δ. Π. Σαΐδ 20/3
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	δ. Γιβραλτάρ 8/4
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Κάγιο Άρκας Τέρμιναλ 11/4
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Σπλίτ 9/4
ΜΕΝΤΡΟΚ	65	8999	άρχει Πειραιά
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Πειραιά 11/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	στό Μισισσιππί 24/4
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ	78	12598	ε. Άμβέρσα 23/4
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	61172	δ. Σουέζ 16/4
ΜΕΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.)	70	17485	δ. Σκώ 22/4
ΜΕΣ ΑΥΓΗ (δ.)	70	17486	άρχει Μπαλμόρα
ΜΕΣ ΓΗ (δ.)	71	17355	άρχει Πειραιά
ΜΕΣ ΔΟΞΑ (δ.)	70	17485	α. Βοστώνη 12/4
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	ε. Σαβόνα 19/4
ΜΕΤΕΩΡΟΝ (δ.)	80	45000	α. Σίλακμπ 8/4
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Άνταμπίγια 18/4
ΜΗΛΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	79	10991	δ. Παναμά 31/3
ΜΙΜΟΣΑ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	57	5289	διάλυση Πακιστάν
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	α. Ν. Όρλεάνη 17/4
ΜΙΝΙ ΛΑΪ'ΟΝΕΣ	72	1563	α. Τσιότζια 18/4
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Κέιμπερς 31/3
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	δ. Παναμά 20/4
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 27/2
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΪ'Σ	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Δεμεράρα 15/4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Μαρίνα ντι Κοράρα 28/3
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1596	α. Γκιζάν 19/4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Σούσα 10/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 20/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	ε. Λισαβώνα 16/4
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	ε. Βηρυτό 3/4
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28062	α. Σάν Λορέντζο 29/3
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	μεταφορές Έρμυθράς Θάλ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Κων/πολη 9/4
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	δ. Π. Σαΐδ 22/4
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Λίβερπουλ 23/4
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Τσιότζια 25/3
ΜΙΧΑΛΗΣ	70	2867	α. Γκρήνοκ 15/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Μπάχια Μπλάνκα 28/3
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχει Σάρζα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	18726	α. Κουσίρο 16/4
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	38168	στό Καοσιούγκ 22/4
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Ίμμιγκχαμ 10/4
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	α. Πειραιά 29/3
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	ε. Γκνάνσκ 18/4
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	α. Μπότγουιντ 19/4
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Μομπίλ 18/4
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ	83	32129	δ. Κων/πολη 12/4
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Πειραιά 28/3
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ	73	9859	ε. Άμβούργο 17/4
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ	66	8677	α. Σούσα 19/4
ΜΠΑΡΡΥ	66	14359	άρχει Άργοςτόλι
ΜΠΑΤΣ	73	78373	α. Λός Άντζελες 30/3
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ	67	1599	α. Πόρτ Σαΐδ 19/4
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	ε. Όξελσούντ 8/4
ΜΠΙ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥΣΤΟΟΥΝ	71	13867	ε. Ν. Χάβεν 28/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Ν. Υόρκη 29/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	ε. Σιγκαπούρη 18/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	18935	α. Σαντάντερ 4/4
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Λευκάδα
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	67	8955	ε. Άλεξάνδρεια 31/3
ΜΠΡΑΪ'Τ ΣΚΑΪ'	69	2979	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ.)	88	14948	άρχει Ρίβερ Φώλ
ΜΠΡΗΖ	64	35082	άρχει Έλευσίνα
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	65331	πρ. «Τραϊσάν»
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΛΙΝΒ.	77	13382	α. Σάντα Φέ 17/4
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	στό Σάντος 23/4
ΜΥΡΙΝΙΔΙ	77	5511	ε. Σάν Χουάν 9/4
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	57	9345	άρχει Γαλαξειδί
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	άρχει Άργοςτόλι
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Γιβραλτάρ 21/4
ΝΑΒΙΓΚΕΪ'ΤΟΡ	66	20199	άρχει Γάνδη
ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561	α. Χόγκ Κόγκ 18/4
ΝΑΕΟΣ	70	8825	α. Ίταζάι 11/4
ΝΑΕΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ	80	10982	α. Τσαγκουαράμας 12/4
ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Σουέζ 16/4
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κενίτρα
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ανάμενι Σιγκαπούρη
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	18224	α. Βανκούβερ 11/4
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	18246	α. Π. Λίνκολν 29/3
ΝΕΑ ΨΑΠΙΣ	78	18478	α. Ρότερνταμ 22/4
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	18478	α. Καραϊσι 19/4
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Κουίντερο 15/4
ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕΪ'	78	33191	α. Λός Άντζελες 22/4

ΝΕΪΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΡΟΣ (δ)	73	1735ε	α. Σουάνσκ 16/4
ΝΕΛΑ	66	12259	ἀργεί Έλευσίνα	ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ)	67	45127	α. Λας Πάλμας 8/4
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Δουνκέρκη 15/4	ΠΑΤΙΘΕΑ	71	80225	α. Πόρτ Γουάκοτ 13/4
ΝΕΜΟΣ	71	4981	α. Ρεγιουνιόν 13/4	ΠΑΤΜΟΣ	69	51697	στη Μεσσήνη 22/4
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Χάμπτον 22/3	ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Σιγκαπούρη 16/4
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Λας Πάλμας 9/4	ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ	65	27960	ἀργεί Πειραιά	ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Γκλάνμστοουν 6/4
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	ε. Σίμπα 15/4	ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ)	71	125947	ἀργεί Πειραιά
ΝΕΣΤΟΡ	68	25755	στό Σάντος	ΠΑΤΡΙΣ	69	10420	επιωλήθη
ΝΕΣΤΡΟ ΣΚΑ	72	9606	α. Βρέμη 18/3	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	α. Φιλανδελφεία 28/3
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Βατλιμόρη 16/4	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	71	16306	α. Χάλιφαξ 22/3
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο Έλ Χάκλ (ἀποθήκη)	ΠΑΥΛΟΣ Β (δ)	56	18297	α. Σύρος 26/3
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ)	75	44805	ἀγορά έξ Έλπιωνίας	ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11807	α. Λας Πάλμας 3/3
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ)	73	18494	ε. Φός 22/4				
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Σίμπα 10/4				
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ	64	8163	ἀργεί Πειραιά	ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Π. Σαΐδ 17/4
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Π. Κορτές 15/1	ΠΕΛΑΓΙΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19182	α. Ν. Όρλεάνη 18/4	ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Πειραιά 16/4
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Κόλουνμποργκ 22/3
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	α. Δουνκέρκη 13/4	ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Τερνέστη 19/4
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ	69	11434	α. Ν. Όρλεάνη 19/3	ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΣ Β. (δ)	49	15980	ἀργεί Πειραιά	ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	επισκευές Σασέμπο 4/4
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ)	71	65347	ἀργεί Έλιβέρι	ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	8134	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΣ Ι	60	4824	ε. Πειραιά 20/3	ΠΕΡΙΠΘΟΣ	68	44842	α. Ν. Όρλεάνη 20/4
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	ἀργεί Πειραιά	ΠΕΡΛ ΜΠΑΪ'Υ	71	9623	α. Μπλιμπό 7/4
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	δ. Παναμά 18/4	ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Μορμουγκάο 3/4
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	α. Κόρπους Κρίστι 23/3	ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ)	56	17212	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	δ. Σουέζ 16/3	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Γένοβα 18/4
ΝΙΤΣΑ (δ)	71	16400	δ. Γιβραλτάρ 18/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ)	66	43399	δ. Π. Σαΐδ 12/4
ΝΟΡΘ ΒΑΪ'ΕΣΚΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Νιούκαστλ 17/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ)	57	21977	ἀργεί Πειραιά
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΣ	54	7701	ἀργεί Έλεξάνδρεια	ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ)	60	26467	α. Πειραιά 17/4
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ἀργεί Σιυλίδα	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 3/4
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	38300	α. Λός Έντζελες 20/4	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 13/4
ΝΟΡΘΑΦΕΝ	65	1236	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ)	77	45755	στον Πειραιά
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	δ. Γιβραλτάρ 21/4	ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	α. Ντάρμπαν 28/3
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Μπορντό 9/4	ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Γένοβα 18/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	α. Ντακόρ 22/3	ΠΗΓΑΣΟΣ (δ)	81	24021	α. Έλμπαύργο 15/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Πόρτ Κανάβεραλ 26/3	ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	ε. Π. Σαΐδ 19/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Φρήταουν 11/4	ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	α. Σιτακόγκ 20/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Τάμπα 30/3	ΠΗΛΕΑΣ	69	10018	ἀργεί Έσσοκ
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Χιούστον 22/3	ΠΗΛΕΟΠΗ	62	6299	ἀργεί Έσσοκ
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	ἀργεί Πειραιά	ΠΗΛΕΟΠΗ II	56	6198	ἀργεί Έσσοκ
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	65	7700	ἀργεί Γαλαξείδι	ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	α. Χάβρη 19/4
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	68	14342	ἀργεί Πειραιά	ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	ἀργεί Γαλαξείδι
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ἀργεί Έλευσίνα	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Γιβραλτάρ 16/4
ΝΤΕΝΙΣ Μ	59	6134	ἀργεί Λευκάδα	ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	ἀργεί Λομπίτο
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35784	ε. Έρεγλί 7/4	ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	α. Λατάνκα 12/4
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές	ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	ἀργεί Γαλαξείδι
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Κουβέιτ 12/4	ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	δ. Έλσινόρκ 16/4
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	69	8928	ἀργεί Πειραιά	ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΗ	68	5523	ε. Χάλιφαξ 11/3
ΝΤΟΡΙΣ (δ)	76	68567	α. Τής 29/3	ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Σάν Φρανσίσκο 17/4
ΝΥΑΛΑ (δ)	62	12392	ἀργεί Πειραιά	ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ)	66	48801	α. Χιούστον 29/3
ΟΔΕΛΙΑ	69	3266	α. Έλμπαύργο 10/4	ΠΟΛΥΣΕΝΗ	62	17953	ἀργεί Πειραιά
ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10	74	15976	ε. Έσκαρσάμν 18/4	ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	α. Χέυ Πόιντ 15/4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	ἀργεί Πειραιά	ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	ε. Μομπάσα 1/4
ΟΘΕΝΤΙΚ (μ)	73	73492	ἀργεί Πειραιά	ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ἀργεί Χαλκίδα
ΟΘΟΝΗ (δ)	71	17355	δ. Κων/πολη 12/4	ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Ναγκόγια 10/4
ΟΛΓΑ Κ	66	3024	ἀργεί Πειραιά	ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Πόρτ Κέντλαντ 15/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Σ. Έντνόνιο Έστε 12/4	ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Σιδνεύ 19/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΗΜΚ (δ)	74	18204	α. Πειραιά 31/3	ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	δ. Γιβραλτάρ 16/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	ἀργεί Έλευσίνα	ΠΟΠΗ	67	11002	α. Κακογκάουα 10/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744	ε. Πειραιά 28/3	ΠΟΠΗ Π	77	10558	δ. Κων/πολη 9/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	76	68259	α. Κόρπους Κρίστι 28/3	ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	α. Π. Έλζαμπέτ 18/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ε. Ν. Όρλεάνη 13/4	ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10520	επισκευές Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΠ	73	15478	ε. Μομπάσα 10/4	ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	α. Αύγουστα 13/4
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Χιούστον 9/4	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	67	18656	ε. Τζάκσονβιλ 17/4
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές	ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ)	73	17941	α. Βενετία 18/4
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187	α. Σιγκαπούρη 13/4	ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	στον Σουέζ (ἀποθήκη)
ΟΝΗΣΙΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρία	ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	58	11048	α. Τσάινα 20/4
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	α. Ντουαρνέζ Έμπαϊ 11/4	ΠΟΥΝΤΕΣ	68	9650	στην Έλμπαύργο 15/4
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ε. Κεμπέκ 17/4	ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	δ. Σουέζ 20/4
ΟΡΛΕΑΝΗ (δ)	75	76142	α. Χάβρη 2/4	ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ)	71	60929	α. Τζέντα 6/4
ΟΡΥΣ (δ)	59	12868	Διάλυση Έσπανία	ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885	ἀργεί Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ	75	59636	α. Τζέντα 2/4	ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ)	74	124724	α. Ούστ - Ντουάσκ 11/4
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Κόρπους Κρίστι 29/3	ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17264	α. Ένγκλνγκ 1/4
ΟΣΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ)	82	49100	ναυπηγ. Φερφάλ	ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	στο Πόιντ α Πίρε 24/3
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	α. Νιούκαστλ 2/4	ΠΡΩΤΕΥΣ	67	10691	ε. Μουτσούρε 22/4
ΟΣΕΑΝ ΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ	72	14675	δ. Σουέζ 31/3	ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	16191	στην Βομβάρ 24κ5/3
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359	α. Κάρντιφ 18/4	ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	16163	ε. Πειραιά 18/5
ΟΤΣΚΟΥ	60	2981	α. Πειραιά 28/2	ΠΥΛΟΣ	81	13800	δ. Παναμά 5/4
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές	ΠΥΛΟΣ	68	10244	α. Έντοστον 29/3
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές	ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ἀγορά έξ Έλπιωνίας
ΟΥΑΤΙΜΑ	71	9372	ἀργεί Χαλκίδα	ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ)	57	12875	α. Έκόνιο 7/4
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ)	65	28133	στο Νατάλ (ἀποθήκη)	ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	δ. Γιβραλτάρ 1/4
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΝ ΜΙΝΤΕΝ	71	11055	στο Γιβραλτάρ 8/3	ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ I (δ)	77	18325	α. Λέγκχρον 18/4
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ)	69	105317	ἀργεί Έλιβέρι	ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ)	79	32023	α. Πειραιά 21/4
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	ε. Έκόνιο 21/3	ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΪ'Υ 3 (δ)	78	69016	δ. Σουέζ 18/4
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λάγος	ΡΑΝΙΑ	67	9919	α. Σουάμπτον 2/4
ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ	49	1597	ἀργεί Γκρέιτ Μπίτερ	ΡΕΑ	71	9025	α. Λας Πάλμας 5/4
Π. Σ. ΠΑΛΛΟΣ	63	18430	ἀργεί Έλευσίνα	ΡΕΑ ΣΗ	56	4275	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Ροζάριο 5/4	ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Λομέ 18/4
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Μπουσάν 28/3	ΡΕΓΓΙΝΑ Σ	77	9417	δ. Μπραναμπάτελ 30/3
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Σιδνεύ 23/4	ΡΕΝΑ	72	14851	α. Μπυγκόνγκ 6/4
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ἀργεί Γαλαξείδι	ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Κίγκστον 10/4
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	56	10523	ἀργεί Πειραιά	ΡΗΤΟΡΙΚ (μ)	71	77049	Διάλυση Ταϊβάν
ΠΑΝΑΓΙΑ Π	68	8718	ἀργεί Πειραιά	ΡΙΟ	63	10299	ἀργεί Γαλαξείδι
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α	82	35127	α. Έλμπαύργο 19/4	ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (δ)	75	9112	ε. Πειραιά 1/4
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ	66	13015	ε. Βανκούβερ 22/4	ΡΙΟ ΝΤΕ ΤΖΑΝΕ'Ι'ΡΟ	57	12812	Διάλυση Τουρκία
ΠΑΝΑΩΡΑ (δ)	67	57794	δ. Γιβραλτάρ 14/4	ΡΟΑΝ (δ)	59	4931	α. Πειραιά 21/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Έλμπαύργο 19/4	ΡΟΔΟΙ	67	15382	α. Τζέντα 9/3
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α	74	14790	ε. Βανκούβερ 22/4	ΡΟΔΟΣΤΟ (δ)	60	20416	α. Ν. Έόρκη 13/3
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μεσογειακές μεταφορές	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	ἀργεί Έργοστόλι
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	ε. Φελίστοου 24/4	ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	δ. Π. Σαΐδ 14/4
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩ	80	30639	ε. Σάντος 18/4	ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	δ. Γιβραλτάρ 11/4
ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ	58	9603		ΡΟΥΛΑ	62	811	α. Λομέ 15/11/84
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	ἀργεί Πειραιά	ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7606	στη Μομπάσα
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	ἀργεί Πειραιά	ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Χόγκ Κόγκ 10/4
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	ἀργεί Πειραιά	ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	85	14493	δ. Μπραναμπάτελ 10/3
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	α. Π. Σαΐδ 20/4	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	16186	δ. Γιβραλτάρ 6/4
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	α. Λός Έντζελες 8/4	ΣΑΜΜΕΡ	68	4598	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Γκουαγιακούλ 29/3	ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Κουσίρο 14/4	ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	ε. Ντουάλα 27/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	66	8214	ἀργεί Πειραιά	ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Ρόττερνταμ 20/4
ΠΑΡΟΣ	65	8883	ε. Σάρζα 19/4	ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	α. Έλγκεκίρας 12/4

ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5983	α. Ρότερνταμ 6/4
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	85	5651	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	85	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ)	85	2918	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΠΛ (δ)	57	13247	α. Πειραιά 18/4
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	ε. Ρίτσαρντ Μπαίη 18/4
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 9/4
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΪΟΝΗΡ	72	11505	αργεί Πειραιά
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	α. Τζέντα 29/3
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	ε. Άμβούργο 23/4
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	στό Λόγος 1/3
ΣΑΝ ΤΖΟΝ	71	9077	ε. Σίμπα 19/4
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	α. Σάν Νικόλας 19/2
ΣΑΝΣΕΤ	78	9884	α. Ντόρμπαν 17/4
ΣΑΝΡΑΪΖ	75	1999	ε. Πειραιά 17/4
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	87	6180	ε. Βενετία 18/4
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΟΡ	72	9983	δ. Π. Σαΐδ 8/4
ΣΑΝΤΟ ΠΑΪΟΝΗΡ	78	9773	α. Π. Έλζαμπεθ 8/4
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	α. Τόραντα 9/4
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	18993	ε. Σάντα Φέ 18/4
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	α. Ντόρμπαν 13/4
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801	αργεί Ρίο 'Ιανέιρο
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281	αργεί Σέτουμπάλ
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	αργεί Λομπότο
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714	αργεί Πειραιά
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ)	68	14948	α. Γκαέτε 5/4
ΣΕΛΑΣ	63	10947	α. Χολαΐδα 1/4
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962	α. Χοντίντα 19/10
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928	αργεί Πειραιά
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Λός Πάλας 13/3
ΣΕΝΑΝΤΟ	74	16273	α. Βανκούβερ 18/4
ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ)	76	81438	αργεί Πειραιά
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	α. Κουβέιτ 31/3
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	στό Ντουμπάι 23/4
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061	α. Άκαμπα 26/3
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	α. Πειραιά 29/3
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	ε. Άμβέρσα 21/4
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784	α. Ρεσίφ 14/4
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	71	13631	α. Μουτσούρε 14/4
ΣΗ ΤΑΪΝΤ	71	9810	α. Ρεσίφ 30/3
ΣΗΓΚΑΛ	71	9787	μετ. «Σή Λαϊδή» ('Ελλ.)
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	δ. Ντόβερ 15/4
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	α. Γιοκοχάμα 15/4
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	18704	α. Μπ. Άιρες 10/4
ΣΙΔΩΝ	66	2202	αργεί Χαλκίδα
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016	α. Σιγκαπούρη 14/4

ΣΥΡΑ	77	16380	δ. Παναμά 22/4
ΣΥΡΟΣ	84	5237	αργεί Πειραιά
ΣΧΙΝΙΑΣ	85	10115	αργεί Γαλαξείδι
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	αργεί 'Ιθάκη
ΤΑΑΜΠΟ	77	10185	μετ. «Άγιος Άνδρέας» (ε.)

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ)	66	38280	ε. Τέμα 17/4
ΤΑΚΗΣ Η.	57	8508	α. Πειραιά 30/3
ΤΑΚΤΙΚ (δ)	74	105422	αργεί Πειραιά
ΤΑΝΙΤ (δ)	75	4525	ε. Ρότερνταμ 29/3
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958	α. Σιγκαπούρη 12/4
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768	α. Γιαβάτα 22/4
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	α. Ν. Όρλεάνη 7/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	δ. Γιβραλτάρ 12/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪ'Ν	73	19420	ε. Π. Κέλανγκ 19/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	δ. Κων/πολη
ΤΑΣΙΑ (δ)	69	63989	στό Μπάνο 5/3
ΤΑΣΙΑ	62	14150	στό Γκάλατς 23/4
ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785	δ. Κων/πολη 18/3
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ)	76	47344	α. Λός Πάλας 27/3
ΤΑΥΡΟΣ (δ)	77	18707	α. Ν. Υόρκη 12/4
ΤΑΥΡΟΣ	73	17846	α. Σιγκαπούρη 10/4
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	δ. Ντόβερ 21/4
ΤΖΑΝΙΣ Λ.	68	14589	α. Χάλιφαξ 22/4
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪ'Υ	72	9081	αργεί Άστακό
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160	προς 'Ινδονησία
ΤΖΕΪ'ΝΤ	74	8915	ε. Άμβέρσα 21/4
ΤΖΕΪ'ΝΤ II	80	9100	α. Λός Πάλας 20/3
ΤΖΕΪ'ΝΤ III	80	9100	α. Θέοντα 10/4
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450	α. Κάντλα 30/10
ΤΖΙΜΥ	68	13847	δ. Έσκουμίντα 20/3
ΤΖΙΝΙ	61	11125	επώληθη Άλλαδοπούς
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253	ε. Άμβέρσα 12/4
ΤΖΟΥΛΙΑ Λ.	68	14589	α. Χάλιφαξ 5/4
ΤΖΩΝ	71	13857	α. Άλγκεκίρας 30/3
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278	ε. Τσάνα 7/4
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Π. Άρθρουρ 11/4
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	α. Μπάχια Μπλάνκα 18/4
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	α. Άμβέρσα 18/5
ΤΖΩΝ Π.	68	12011	Βυθίστηκε Άτλαντικό 17/4
ΤΖΩΝ Π.	53	2731	αργεί Μανφρεντόνια
ΤΖΩΝ Π.	85	19750	ε. Άλεξάνδρεια 30/3
ΤΖΩΝΝΥ	76	9867	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 17/4
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	α. Μπρισμπαίν 10/4
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	αργεί Έλευσίνα
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	δ. Παναμά 12/4
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	α. Πειραιά 9/4
ΤΗΘΥΣ	73	3717	αργεί Χαλκίδα
ΤΗΝΟΣ	68	8825	αργεί Πειραιά
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	στην Άμβέρσα 14/4
ΤΙΝΑ (δ)	76	163810	αργεί Πειραιά
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Σάντος 13/4
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ)	69	53829	α. Γιβραλτάρ 2/4
ΤΟΝΥ	82	6248	ε. Μανφρεντόνια 10/4
ΤΟΕΟΤΗΣ	74	19166	στό Γκνάνσκ 20/4
ΤΟΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Λισσαβώνα 28/3
ΤΟΠΑΣ	85	28000	ε. Γκλάνστον 12/4
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	α. Μπ. Άιρες 5/3
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678	ε. Γιοκοχάμα 9/4
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639	α. Σαγκάη 27/3
ΤΟΥΡΚΙΑ	58	4301	αργεί Πειραιά
ΤΡΑΪ'ΟΥΜΦ (δ)	68	46827	μετον. «Ρίο» ('Ελλ.)
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (δ)	67	58527	δ. Σουέζ 15/4
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΛΑΪ'Τ	68	25327	α. Ρίο 'Ιανέιρο 10/4
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	αργεί Πειραιά
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΟΜΑΤ (μ.)	68	39214	α. Νάρβικ 20/4
ΤΡΕΪ'ΝΤΓΟΥ'ΝΤ	81	18500	α. Ν. Όρλεάνη 15/3
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Τουμπάρδο 3/4
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644	ε. Ναγκασάκι 15/4
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ)	62	25717	α. Ταγκακόνα 4/4
ΤΡΙΤΩΝ	63	11058	αργεί Πειραιά
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048	α. Νουακτσότ 17/4
ΤΡΟΪ'ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Σουέζ 21/4
ΤΡΟΪ'ΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644	δ. Σουέζ 16/4
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Γιούροπορτ 10/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663	α. Πενάγκ 21/4

ΤΥΧΗ	70	10886	α. Ραγκούν 11/4
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	δ. Παναμά 20/4
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ε. Σουέμα 7/4
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	ε. Πειραιά 21/4
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266	αργεί Πειραιά
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	ε. Λομέ 16/4
ΦΑΙΔΡΑ (δ)	70	11489	α. Βρέμη 11/4
ΦΑΙΔΡΑ	71	73503	αργεί Πειραιά
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Καράτσι 21/4
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΪ'ΒΟΡΥ	77	9477	α. Λέγκορν 1/3
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/3
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	66	10046	αργεί Πειραιά
ΦΑΜΙΛΛΥ ΔΕΛΑΤ	62	9890	Διάλυση 'Ινδία
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980	ε. Λισσαβώνα 21/4
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	α. Ν. Υόρκη 6/4
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ)	74	23123	α. Κίγκστον 13/4
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443	αργεί Χαλκίδα
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Ρίτσαρντ Μπαίη 1/4
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ)	84	31411	α. Λέικ Τσάρλς 8/4
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ)	74	118215	υπέστειλε λιβεριανή
ΦΕΪ'ΡΟΥΖ I	83	17217	α. Μελβούρη 9/4
ΦΕΪ'ΡΟΥΖ II	84	19049	α. Π. Άντζελες 16/4
ΦΕΪ'ΡΟΥΖ III	84	19049	α. Παναμά 25/3
ΦΕΪ'ΡΟΥΖ IV	84	19049	ε. Ντόρμπαν 18/4
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	22297	α. Λός Άντζελες 20/4
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22800	α. Φρημάντλ 2/4
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498	α. Τενερίφ 12/4
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ)	76	41330	ε. Πειραιά 8/4
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ)	68	48682	α. Μπλιμπό 30/3
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516	ε. Κόπερ 18/4
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283	α. Ρουέν 16/3
ΦΙΛΩΝ	80	11730	α. Σαλβαντόρ 17/4
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ)	75	24814	ε. Σάν Χουάν 13/4
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ)	83	31321	α. Λέικ Τσάρλς 8/3
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041	ε. Νάπολη 21/4

ΣΤΑΡ (δ)	56	10287	αργεί Πειραιά
ΣΤΑΡ I	58	7100	αργεί Λευκάδα
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18878	δ. Π. Σαΐδ 21/4
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	α. Μουτσούρε 19/4
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΟΡ	73	14687	επώληθη
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Ναπείρ 18/4
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	α. Ν. Όρλεάνη 26/3
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9881	α. Μόχι 19/4
ΣΤΑΣΙΑ	70	16844	α. Πειραιά 8/4
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Π. Χάρκωρτ 28/3
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ)	76	163810	α. Έλευσίνα 15/3
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	ε. Λαύριο 19/3
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6878	αργεί Πειραιά
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ)	65	30490	δ. Παναμά 11/4
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	ε. Κουβέιτ 16/4
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	στό Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	α. Κόμπε 21/2
ΣΤΟΡΚ	70	15302	α. Λός Άντζελες 9/1
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	69	2997	δ. Κων/πολη 21/10
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ)	67	39135	αργεί Γκουαγιακούλ
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Ν. Όρλεάνη 17/4
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ)	72	70507	α. Έλευσίνα 15/3
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	ε. Λέγκορν 18/4

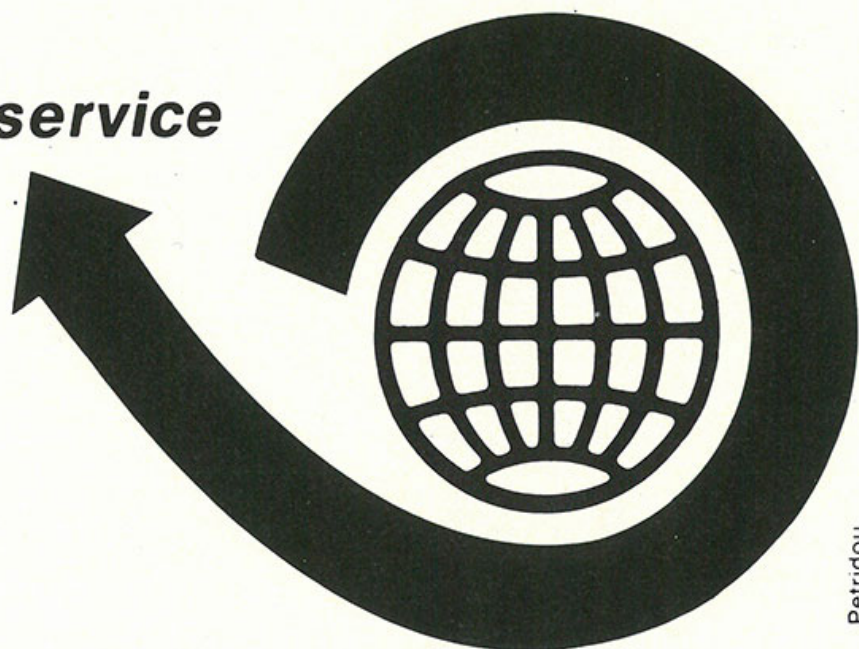
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974	α. 'Αλεξάνδρεια 3/4
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713	α. Ναγκόνια 16/4
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408	ε. 'Αλεξάνδρεια 4/4
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201	α. Π. Σάϊδ 28/1
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940	δ. Δαρδανέλλια 27/3
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633	άγορά εκ. Βρετανίας
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Ρίτσοντες Μπαϊη 1/4
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	α. Χιούστον 16/3
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489	α. Μπιζέρτα 10/4
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340	α. Πειραιά 6/2
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	83	16141	ε. Βαρκελώνη 6/4
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ.	70	10191	α. Τζέντα 30/3
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219	α. Βρέμη 11/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825	α. Ν. 'Υόρκη 18/4
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192	α. Γουλιμγκτον 22/4
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038	ε. Φλάσσινγκ 11/4
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192	ε. Μπέϊρα 3/4
ΦΟΡΟΥΝΑ I	66	1444	άργει Χαλκίδα
ΦΟΡΟΥΝΕ	84	19582	α. Ντάρμπαν 14/3
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216	υπέστειλε λιβεριανή
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	ε. Γουακαμάτσου 21/4
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στο Χώρ αλ Ζουμπαϊρ
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12483	α. Χιούστον 9/4
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945	υπέστειλε λιβεριανή
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418	ε. 'Αλεξάνδρεια 3/4
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550	δ. Ντόβερ 9/3
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302	α. Ρεσίφ 22/3
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839	α. Γουανγκαρύ 2/4
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709	α. Λος 'Αντζελες 20/4
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581	α. Βίγκο 19/4
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.)	74	140277	μεταφορές Περισκοῦ
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	α. Ντέλφωλ 23/4
ΦΡΟΣΩ	70	18328	ε. Πειραιά 1/4
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	έπισκευές Βαλλέτα 12/4
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253	α. Καράτσι 20/4
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11189	ε. Μπορντώ 11/4
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	δ. κων/πολη 22/3
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρώην «ΗΑΜΝΟ»

Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629	δ. Σκώ 12/4
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	18149	α. Φιλαδέλφεια 19/4
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12463	α. Λίβερπουλ 11/4
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377	άργει Πειραιά
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39368	α. Λος 'Αντζελες 14/4
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016	δ. Μπρανσμπούτελ 12/4
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016	α. Τζέντα 18/3
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121	έπισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016	α. Ραγκούν 13/4
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	έπισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121	έπισκευές Χαλκίδα
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	α. Σινγκαπούρη 19/4
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	α. 'Αλεξάνδρεια 7/3
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	δ. Γιβραλτάρ 17/4
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 16/4
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	8680	άργει 'Αμβέρσα
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	8671	δ. Παναμά 20/4
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517	α. Π. Σάϊδ 20/4
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527	α. Ντάρμπαν 16/4
ΧΙΠΠΟ (δ.)	80	12832	Διάλυση 'Ισπανία
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594	δ. Σουέζ 10/4
ΧΛΟΗ	75	16421	α. Μουροράν 11/4
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831	άργει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΑΝΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145	άργει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223	ε. Χάλφαξ 22/4
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369	άργει Πειραιά
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	ε. Χιούστον 12/4
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203	α. Γιοκοχάμα 14/4
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328	μεσογειακές μεταφορές
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13380	α. Ρας Τανούρα 22/4
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361	μεσογειακές μεταφορές
ΨΗΛΗ	65	12389	στο Νουακτοτ
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442	α. Λος Πάλμας 27/4
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	8680	δ. Παναμά 17/4
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ε. Λομέ 17/4
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717	άργει Χαλκίδα
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	α. 'Ελευσίνα 8/3

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 ΣΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΕΝΟΦΩΝ (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
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΤΑΝΙΚ (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
ΑΪΛΑΝΤΕΡ (Μόλ.)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	68	25133
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	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 ΠΑΪΘΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54610
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.β.)	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
ΑΝΤΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	11406
ΑΝΤΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474

α. Σιγκαπούρη 8/3		
α. Π. ντέ Μπούκ 4/4		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Γιβραλτάρ 21/3		
αργεί Πειραιά		
δ. Σουέζ 20/3		
δ. Παναμά 8/4		
υπέστειλε ελληνική		
α. Παρανάγουα 24/3		
στη Βενετία 15/1		
επωλήθη Άλλοδαπούς		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Ντομίνικα 26/3		
α. Τζέντα 2/4		
επισκευές Σακάντ 8/4		
δ. Παναμά 19/3		
α. Ν. Υόρκη 21/3		
ε. Γιβραλτάρ 9/4		
α. Σάρζα 4/4		
ε. Γέμπο 3/4		
α. Π. Σαϊό 30/3		
δ. Ντομπίτ 4/3		
α. Σουέζ 2/4		
α. Π. ορ. Σπαίν 3/4		
ε. Κοπεγχάγη 8/4		
παρεδόθη ύψους κυπριακή		
α. Ν. Υόρκη 19/3		
αργεί Πειραιά		
α. Μαδέιρα 5/2		
δ. Σουέζ 22/3		
στο Χώρ αλ Ζουμπάιρ		
α. Άλ Ρουέξ 6/4		
α. Κολόμπο 28/2		
ε. Πειραιά 29/3		
α. Όζάκα		
αργεί Πειραιά		
ε. Λισαβόνα 26/3		
ε. Λισαβόνα 11/3		
α. Γιοκοχάμα 31/3		
α. Τενερίφ 24/2		
ε. Μομπάσα 17/3		
στο Ταμπίκο		
α. Ρότερνταμ 5/4		
ε. Γάνδη 4/4		
α. Βερντών 1/4		
υπέστειλε ελληνική		
υπέστειλε ελληνική		
υπέστειλε ελληνική		
α. Αμστερνταμ 20/3		
υπέστειλε ελληνική		
ε. Ν. Όρλεάν 2/4		
α. Σιγκαπούρη 8/4		
α. Σιγκαπούρη 21/3		
α. Ρίο Τανέιρο 25/3		
α. Σαφά 16/3		
α. Ν. Όρλεάν 1/3		
ε. Ντάρμαν 27/3		
α. Ρας αλ Χάφι 26/3		
α. Θεόντα 15/3		
στη Ρουέν 4/4		
α. Νικόσια 2/4		
στο Μπαρμπάντος 16/2		
α. Κουβέιτ 31/3		
στο Τζουμπάι (αποθήκη)		
αργεί Χώγκεσαντ		
α. Σιγκαπούρη 5/2		
αργεί Πειραιά		
α. Άμβέρσα 15/3		
επισκευές Πειραιά 8/3		
ε. Τζέντα 15/2		
α. Ίκχών 1/3		
δ. Γιβραλτάρ 5/4		
α. Νισύ Χάβεν 9/4		
ε. Μάντρε ντέ Ντέους 31/3		
α. Κήλανγκ 27/3		
α. Ναπίερ 8/4		
αργεί Πειραιά		
ε. Ν. Όρλεάν 4/4		
αργεί Καραϊσι		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάν 3/4		
α. Αύγουστα 15/3		
ε. Ντάρμαν 1/4		
α. Χάντερστον 6/4		
δ. Ντόβερ 24/3		
δ. Σουέζ 16/3		
υπέστειλε ελληνική		
δ. Σουέζ 6/4		
δ. Παναμά 5/4		
αργεί Πειραιά		
α. Μοντεβιδέο 15/3		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Άμβούργο 853		
δ. Κων/πολη 21/3		
α. Μίνα Καμπούς 7/9		
δ. Π. Σαϊό 2/3		
α. Γκάνδη 18/1		
δ. Παναμά 12/2		
αργεί Χαλκίδα		
ε. Φρήτσαν 17/3		
υπέστειλε ελληνική		
α. Άμπιτζάν 6/3		

ΑΝΤΣΕΪΝΤΙΑ (π.)	70	10886
ΑΝΤΣΕΛ I. (π.)	63	22103
ΑΝΤΣΕΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	70	15898
ΑΝΤΣΕΜΠΕΡΙΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΣΕΠΑΙΦΙΚ (π.)	68	9122
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Γ. (δ.)	73	129665
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523
ΑΡΙΑΔΗ (π.)	79	16169
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΑΪ (π.δ.)	66	30522
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163
ΑΡΚΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (κ.)	62	17298
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΣΠΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783
ΒΕΓΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δ.)	74	128398
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΒΑΛΑΝΙ (κ.)	68	1593
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ ΝΤΑΪΑΜΟΝΤ (κ.)	64	1396
ΒΕΡΑ	65	24314
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Μπαχ.)	65	16483
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΥΛΚΑΝΟΥΣ (λ.β.)	64	15716
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537
ΓΑΛΛΗΝ Ι.Ι.Ι.	68	10239
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	10327
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΪΝΤ (π.)	67	13091
ΓΙΟΥΝΙΤΥ II (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (μ.)	60	10778
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΚΟ ΤΡΙΝΚΟ (Κεϋλ.)	64	7435
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		
(Μόλ.)	59	8647
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΛΕΡΙΑ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΤΙΑΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΕΪ (π.)	65	21261
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ (π.)	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	63	8628
ΓΚΟΥΝΤ ΛΟΡΝΤ (π.)	68	9067
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΖΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΪΝΤΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥΟΥ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΪΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕΪΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800

α. Λας Πάλμας 24/2
διάλυση Κίνα
υπέστειλε ελληνική
α. Ούμπε 25/3
α. Κων/πολη 11/1
διάλυση Ταϊβάν
δ. Παναμά 16/3
μεσογειακές μεταφορές
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ροζάριο 4/4

ε. Σάντος 7/4
α. Κόμπε 6/4
αργεί Χαλκίδα
υπέστειλε ελληνική
δ. Σουέζ 12/3

αργεί Μπουένος Αϊρές
ε. Μασσαλία 27/3
α. Μανουάλ 11/3
αργεί Πειραιά
α. Κασίλ 30/3
αργεί Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 4/4
δ. Γιβραλτάρ 30/3
ε. Βίγκο 16/3
υπέστειλε ελληνική
αργεί Πειραιά
ε. Κέιπ Τάουν 27/3
ε. Άμβούργο 3/4
αργεί Πειραιά
δ. Σάρρι 11/3
α. Άλεξάνδρεια 7/4
ε. Μπ. Άιρες 28/3
ε. Φουτζέιρα 8/2
υπέστειλε ελληνική

στη Βαρκελώνη
ναυπηγήθηκε Μιστουμπισί
α. Μπαμόντ 17/3
δ. Επτάνησα 6/3
α. Μιζουσίμα 21/5
α. Χιουσόν 9/3
αργεί Πειραιά
πρ. «Βέλος»
α. Φιλαδέλφεια 5/4
διαγράφεται
δ. Γιβραλτάρ 5/4
δ. Επτάνησα 28/2
α. Χαλκίδα 28/3
ε. Πειραιά 5/4
ε. Λισαβώνα 2/4
α. Ντουμπάι 24/3
αργεί Πειραιά
ε. Κων/πολη 13/3
ε. Φούξ 5/4
μεσογειακές μεταφορές
αργεί Πειραιά
στη Μομπάσα (άποθηκε)
έπληθην Έλληνες
στό Μόντρεαλ 11/4
δ. Ντόβερ 11/12
μετ. «Γουόνον Νο 1»-(π.)
ε. Π. Σαϊβ 5/4
πρ. «Αίγις»
διάλυση Κίνα
α. Ρότερνταμ 2/4
διάλυση Κασιτσούνγκ
αργεί Πειραιά
ε. Μπαντίντ Σαχίντ Ρεζά
α. Φουτζέιρα 5/4
ε. Σουέζ 6/4
αργεί Πειραιά
α. Τάιμούθ 23/3
στη Καζαμπλάνκα
δ. Γιβραλτάρ 5/4
α. Ντεμερρά 25/3
α. Ν. Ύορκ 28/3
α. Λας Πάλμας 22/3
στό Μπαντίντ Άμπας
διάλυση Σιτακόνγκ
στό Μπουσίρι
α. Κερανακούα 26/3
δ. Π. Σαϊβ 6/4
μεσογειακές μεταφορές
ε. Γκοκίμπε 3/4
ε. Φλάσσινγκ 17/2
α. Καράσι 7/4
αργεί Πειραιά
ε. Λάγος 19/2
ε. Σιγκαπούρη 21/3
δ. Γιβραλτάρ 19/3
ε. Σήατλ 1/4
υπέστειλε ελληνική
α. Ρουέν 28/3
π. Γ. Ξελίζαμπε 21/3
ε. Λισαβώνα 4/4

δ. Κων/πολη 15/3
α. Λισαβώνα 28/3
α. Γιουρπούρι 2/4
ε. Τράντο 3/4

ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΗΖΟΛΒ (δ.)	72	114710	διάλυση Νότιο Κορέα	ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	άρχει Σαουδική 'Αραβία
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Ήμουίντεν 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 ΝΤΟΥΣ	68	13694	α. Κορίν 29/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	έπισκευές Πειραιά	ΚΕΪ'Π ΧΟΥΠ (κ.)	75	6741	δ. Σουέζ 5/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	άρχει Πειραιά	ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969	στό Μπαχρέιν 18/3
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	άρχει Χαλκίδα	ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	στο Όρν 15/2
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	60	6235	ε. Κολόμπε 8/4	ΚΟΝΠΟΛΙΣ	77	39814	α. Ν. 'Ορλεάνη 3153
ΔΑΣΑΚΙ (δ.π.)	72	14334	στο Τζέμπελ 'Αλι	ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ	77	33200	α. Καζαμπλάνκα 2753
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	α. Φιλαδέλφεια 9/3	ΚΟΡΑΛ (κ.)	48	1562	μεσογειακές μεταφορές
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564	άρχει Μπαλακωύστερ	ΚΟΡΦΟΣ Ι. (κ.)	60	5991	μετ. «Ανναμαρία» (κ.)
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597	ε. Χιούστον 3/4	ΚΟΡΜΑΖ Κ. (κ.)	51	7126	άρχει Πειραιά
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΣΑΜΥ (μ.)	68	50999	α. Τενερίφη 3053	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. Βαγκαρέι 4/4
ΔΟΤΩ	68	35191	α. Ροζάριο 29/3	ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Μπλάφ 8/4
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	ε. Σάντος 1/4	ΚΟΥΡΙΩΝ (κ.)	59	20514	α. Ράς Τανούρα 4/4
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Κων/πολη 27/3	ΚΡΑΝΑΟΣ (π.)	59	3354	α. Ντεμεράρα 18/1
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές	ΚΡΑΝΤΩΡ (π.)	64	2304	δ. Παναμά 30/3
ΕΙΡΗΝΗ Μ. ΙΙ. (δ.)	68	43339	διάλυση Ταϊβάν	ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.)	68	54793	α. Δουνκέρκη 2/4
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	α. Παρανάουα 3/4	ΚΡΗΤΑΝ ΧΕΡΟ (π.)	70	73526	α. Φλόσσινγκ 27/3
ΕΙΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Πειραιά 22/2	ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	α. Σιγκαπούρη 17/1	ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	α. Σιγκαπούρη 21/2
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	α. Λός Πάμιας 6/4	ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087	α. Π. Νουάρ 1853
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ. (δ.)	65	38279	στή Βενετία 10/4	ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	α. Χάμπτον 2/4
ΕΛΕΥΣΙΣ (Μαλ.)	65	9694	ε. Ν. 'Υόρκη 19/2	ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (Μ.)	66	3168	α. Ντάρμπαν 22/3
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	στή Μπάχα Μπλάνκα 11/4	ΚΥΠΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814	αναμένει 'Ορν
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84	22200	ε. 'Αλεξάνδρεια 30/3	ΚΥΠΡΟΣ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	65	10596	μεταφορές Περισκοί
ΕΛΛΕΣΠ. ΒΑΝΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135	ε. Πράια Μόλε 12/2	ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	67	26493	άρχει 'Ελευσίνα
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	α. Γιοσσό 11/3	ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.π.)	64	12687	α. Κοτόν 17/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	76	150518	α. 'Αιν Σοίκνα 15/3	ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ	63	24424	α. Σάο Σεμπαστιάν 13/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΕΣΤ	77	22893	ε. Κολούμπια Ρίβερ 24/3	ΛΕΡΤΗΣ (Μαλ.)	67	11056	ε. Βαρκελώνη 28/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Γιοκοχάμα 7/4	ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	59	6140	άρχει Πειραιά
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	μεσογειακές μεταφορές	ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	δ. Γιβραλτάρ 13/1
ΕΛΜΠΕΛΑ ΙΙΙ (Μαλ.)	69	12102	α. Καραμπουράς 23/3	ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΘΥ (δ.)	53	11230	μεσογειακές μεταφορές
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	α. Πειραιά 23/1	ΛΑΙΔΗ Τ. (δ.π.)	63	31686	άρχει Πειραιά
ΕΝΑΜΕΛ (κ.)	60	5513	άρχει 'Αστακό	ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	πρ. «Οραλία»
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Φός 4/4	ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (δ.κ.)	69	12000	δ. Παναμά 22/3
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	α. Σουέμα 24/3	ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	α. 'Αμβέρσα 31/3
ΕΡΥΡΑΝΘΗ (π.)	68	19044	ε. Φός 4/4	ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. 'Αμβούργο 6/4
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995	α. Σάν Πέντρο 16/3	ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Φός 4/4
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	α. Μομπάσα 9/3	ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	ε. Βισκαπατάνμ 30/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	μεσογειακές μεταφορές	ΛΑΤΙΝΙ (μ.)	68	28481	α. Π. ορ. Σπαιν 3/4
ΕΥΑΛΗ (π.)	59	7059	στον Πειραιά	ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Καρντέγιεβο 27/3
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)	64	35410	άρχει 'Ιτέα	ΛΕΝΑ	68	22449	ε. Γιούροπορ 6/4
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Μιζουσίμα 2/4	ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/3
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Ροζάριο 3/4	ΛΕΤΖΑΝΤ (π.)	55	1000	πρ. «Μπονάνζα»
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	ε. Γούνια 26/3	ΛΕΥΚΟΣ (κ.)	73	6415	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΕΥΡΩ (δ.)	69	10900	α. Μασσαλία 4/4	ΛΕΥΚΟΣ (κ.)	65	2435	μετ. «Τύχη» (π.)
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	ε. Λός 'Αντζέλες 8/4	ΛΕΥΚΟΣ Δ.	67	28648	α. Γάνδη 2/4
ΕΥΡΑ (δ.)	65	35406	άρχει 'Ιτέα	ΛΗΤΟ ΙΙ (π.)	72	6106	δ. Κων/πολη 1953
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	α. Σάν Νικόλας 2/4	ΛΙΑ (π.)	65	15887	α. Καέν 13/3
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στή Σαφάγκα (αποθήκη)	ΛΙΛΙΑΝ (π.)	64	16323	δ. Κων/πολη 1953
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	α. Μένα αλ 'Αχμάντι 3/2	ΛΙΛΙΑΡΕ (κ.)	68	1599	α. Ντάρμπαν 7/4
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	ε. Ροζάριο 2953	ΛΟ'Υ ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	άρχει Πειραιά
ΖΗΝΗ	79	16379	ε. Λέγκχορν 25/3	ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	α. Σιγκαπούρη 8/4
ΗΡΑ	79	16390	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/4	ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (Μαλ.)	12	11229	στο Χώρ Φακάν
ΗΡΑΙΑ (κ.)	67	8799	στο Κοτόν 4/4	ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992	ε. Μομπάσα 154
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/4	ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	16840	ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/4
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβ.)	53	5691	άρχει Πειραιά	ΜΑΛΟΟΥ	70	15579	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/4
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Ρίο Γκράντε 30/3	ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Σάντος 12/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στή Μπάσα	ΜΑΡΕΛ (κ.)	69	9853	δ. Κων/πολη 22/3
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431	α. Γιβραλτάρ 30/3	ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (π.)	64	3947	στο Τούεπαν 30/3
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293	άρχει 'Αγ. Δομνίκο	ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	δ. Π. Σαίτ 7/4
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.	74	51501	α. Τενερίφη 24/3	ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ ΙΒ (δ.π.)	60	13339	άρχει Πειραιά
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650	α. Ταγκουαράμας 29/3	ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Φός 31/3
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΙΙ (κ.)	60	3847	διάλυση Πακιστάν	ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. 'Αμβούργο 25/3
ΙΜΑ	68	27989	δ. Κων/πολη 6/3	ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	69	8773	άρχει Πειραιά
ΙΝΔΙΑΝΑ (Λιβ.)	77	11280	α. Ρίο Γκράντε 1053	ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072	ε. 'Αννάπολις 31/3
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524	πρ. «Προποντίς»	ΜΑΡΙΝΕΡ ΙΙ (π.)	68	10099	ε. Μπάρ 4/4
ΙΩΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (Μαλ.)	54	7528	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΠΕΡΑ (δ.κ.)	66	57027	διάλυση Κίνα
ΙΩΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ (Μαλ.)	55	5690	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΠΕΡΑ Δ. (δ.κ.)	61	30236	α. 'Αλεξάνδρεια 7/4
ΙΩΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.)	58	3825	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687	πρ. «Σή 'Εντέορ»
ΙΩΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ.)	58	3834	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	άρχει Πειραιά
ΙΩΝΙΑΝ ΜΟΥΝ (Μαλ.)	61	5201	μεσογειακές μεταφορές	ΜΑΡΙΩ	65	17238	άρχει Πειραιά
ΙΩΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	άρχει Πειραιά	ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	ε. Τζέντα 27/3
ΙΩΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	61	8999	α. Λός Πάμιας 13/3	ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	ε. Τζέντα 4/4
ΙΩΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ.)	52	3840	μεσογειακές μεταφορές	ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
ΙΩΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	άρχει Πειραιά	ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200	ε. Τζέντα 27/3
ΙΩΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ.)	52	4039	μεσογειακές μεταφορές	ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412	ε. Τζέντα 27/3
ΙΟΣ Ι (π.)	70	3971	άρχει Πειραιά	ΜΕΝΤ ΤΡΕ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903	ε. Τζέντα 27/3
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	μεσογειακές μεταφορές	ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	ε. Τζέντα 27/3
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Μπιζέρτα 1/4	ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199	δ. Θεραντέ 'Αλντ 20/3	ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638	ε. Τζέντα 27/3
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/4	ΜΕΡΚΥΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Οριστόν 20/2
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9631	μεσογειακές μεταφορές	ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	α. Μακακόμ 9/2
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	δ. Ντόβερ 19/3	ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522	α. Κουβέιτ 4/4
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051	α. Ροζίφ 5/4	ΜΕΣΙΣ	69	9650	στο Μπόνι (αποθήκη)
ΚΑΘΥ (κ.)	66	11533	άρχει Πειραιά	ΜΗΛΟΣ ('Ονδ.)	58	5271	α. Ρότερνταμ 23/3
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628	δ. Παναμά 11/2	ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Σαβάννα 4/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (λ.)	83	17066	α. Π. Σαίτ 3/4	ΜΗΛΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983	πρ. «Ολυμπία»
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Π. Σαίτ 17/3	ΜΙΑ	80	15552	α. Πειραιά 11/12
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	δ. Μπρανσμπάτελ 20/2	ΜΙΑΤΟΣ	82	35000	α. 'Αλεξάνδρεια 5/4
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ	69	4267	α. Λομέ 22/3	ΜΙΑΛΛΥ (κ.)	76	21372	α. Λός Πάμιας 5/4
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	α. Πειραιά 29/3	ΜΙΜΗ Μ. (Μαλ.)	69	13525	α. Χοκάτα 31/3
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	στή Λισσαβώνα 8/4	ΜΙΝΑ (κ.)	67	11870	δ. Κων/πολη 26/3
ΚΑΝΟΠΟΣ (Μ.)	58	8764	α. Λός 'Αντζέλες 23/2	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590	ε. Ρίο Γκράντε 1/4
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	α. Πενόνγκ 11/12	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582	α. Λίβερπουλ 21/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	ε. Μαπούτο 17/7	ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ	63	16984	άρχει Π. ορ. Σπαιν	ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591	α. Δεμεράρα 29/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	54	10905	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	άρχει Πειραιά	ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1564	ε. Ταμπικό 28/3
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (π.)	72	16266	πρ. «Μαργκό»	ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591	α. Γκράντ Καυμάν 4/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΛΕΚ (κ.)	67	8927	ε. Μπρέικ 6/4	ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562	α. Λός 'Αντζέλες 31/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	ε. Λός Πάμιας 31/3	ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ	81	18000	α. Ρίο 'Ιανέιρο 15/12	ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592	α. Χιούστον 29/3
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	α. Σουέμα 5/4	ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΚΑΡΕΝ (π.)	66	16301	μεσογειακές μεταφορές	ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	ε. Τσιότζια 28/3
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/4	ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/3
ΚΑΣΤΑ. (κ.)	72	17674	α. 'Αλεξάνδρεια 4/4	ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
ΚΑΣΤΑ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Μ.)	58	2448	α. Βαλτιμόρη 18/3	ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592	α. Βαλτιμόρη 2/4
			ε. Μπέρτα 4/1	ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592	άρχει Ν. 'Ορλεάνη
				ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578	ε. Χιούστον 1/4
				ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	α. Σαβόνα 3/4

MINI ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050
ΜΟΤΕΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΠΑΡΟΥ (κ.)	60	2406
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706
ΜΠΑΪΨΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΙΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΟΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	64	16073
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Α.Β.)	73	31861
ΜΠΡΑΪΤ (π.)	67	38603
ΜΠΡΙΖΙΤ (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Α.Β.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

N. I. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	78	13889
ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273
ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ (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 (Α.Β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΦΟΣ (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.ΙΙ (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 ΦΕΪΘ (κ.)	70	9206
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Α.)	71	8516
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376
ΝΟΡΔΕΡΝ	67	22817
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	34000
ΝΟΡΘΟΥΪΝΤ	70	12063
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΑ (κ.)	66	22260
ΝΤΑΝΙΕΛ ΙΙ (π.)	69	1999
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.π.)	59	12463
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	71	17355
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22260
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (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 ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕΪΣΟΝΙ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15844
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 ΠΙΪΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (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 ΑΪΝΤΗΛΑ (δ.)	72	49808
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248
ΟΣΕΑΝ ΧΟΚ (δ.)	75	71016
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308

ΠΑΪΤΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)	66	7463

ἀργεί Ν. Όρλεάνη
α. Ν. Όρλεάνη 22/3
ε. Άλεξάνδρεια 5/4
α. Π. Σαΐδ 5/4
α. Ρίο Ίανέιρο 24/2
μεσογειακές μεταφορές
ε. Άλεξάνδρεια 4/4
ἀργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
υπεστείλε ελληνική
α. Ρουέν 5/4
στη Νιγηρία
α. Τζέντα 31/3
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζαΐ 2/3
δ. Ντόβερ 14/3
ἀργεί Πειραιά
στο Μπουσίρ
α. Ρότερνταμ 5/4
α. Λός Άντζελες 1/4
α. Σιγκαπούρη 23/3 *

α. Χάβρη 25/3 *
α. Π. Έλιζαμπεθ 18/3
α. Κόμπε 4/4
πρ. «Γιούνιτι Ι»
πρ. «Τρέντ Γουίλ»
δ. Κων/πολη 29/3
ε. Τσάλνα 6/4
μεσογειακές μεταφορές
έπωλήθη διάλυση
έπωλήθη
μεταφορές Έρυθράς Θαλ.
ε. Έρεγκλι 19/3
α. Φάσσινγκ 30/3
έπωλήθη Άλλοδαπούς
δ. Σουέζ 26/3
ἀργεί Πειραιά
στο Μπαντάρ Χομενί 3/4
α. Τζιμπουτί 8/4
α. Άρατού 14/3
α. Λομέ 16/3
α. Χάβρη 28/3
ε. Μπανκόνγκ 10/3
στην καλούτα
α. Μπάχια Μπλάνκα 4/4
μεσογειακές μεταφορές
δ. Κων/πολη
μετ. «Κόμπος» (π.)
ε. Άμβούργο 9/1
α. Λέικ Τσάρλς 22/3
ἀργεί Χαλκίδα
ε. Σχέζαϊν 20/3
α. Ριγίεκα 4/4
δ. Σουέζ 4/4
α. Βαρκελώνη 14/3
α. Πειραιά 14/3
ε. Μπιλμπάο 4/4
ἀργεί Στυλίδας
υπεστείλε ελληνική
ἀργεί Πειραιά
ε. Οζάκα 8/4
έπωλήθη Άλλοδαπούς
α. Κοτονού 29/3
α. Μπαργκουίλα 17/3
ε. Μογκαντίσου 29/3
στο Βισακαπανάμ
ε. Τζέμπελ Άλι 29/3
ε. Παλδόν Σαμπού 1/3
α. Ν. Ύορκ 6/4
ε. Π. Χάρκωρτ 1/4
α. Ρίο Ίανέιρο 3/4
ε. Άλεξάνδρεια 6/4
ε. Παράγουρα 30/3
α. Άμβέρσα 17/5

α. Γιοκοχάμα 3/4
ε. Σάο Σεμπαστιάο 25/3
α. Πειραιά 754
ἀργεί Άστακό
ε. Σινγκάγκ 4/3
ἀργεί Ίτσα
ἀργεί Έλευσίνα
ἀργεί Έλευσίνα
α. Πειραιά 25/3
στον Πειραιά 11/4
υπεστείλε ελληνική
ε. Μανζανίλο 12/3
ἀναμένει Λομπούν
ἀργεί Ίτσα
ἀργεί Πειραιά
α. Σάλλου Βόε 3/4
στο Ντάρμπαν 26/3
ἀργεί Πειραιά
στον Πειραιά 11/4
ε. Κάου Άρκα 14/2
α. Φρήπορτ 29/3
α. Ταμπίκο 25/3
μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί Πειραιά
αγορά έξ Άισωνίας
μετ. «Νεράϊδα» (κ.)
ε. Σιγκαπούρη 8/4
ἀργεί Πειραιά
α. Ταρραγκόνα 25/3
έπωλήθη Άλλοδαπούς
ε. Τζέμπελ Άλι 6/4
α. Οζάκα 25/3
α. Σίμα 22/3
α. Σόρζα 5/3

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

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

ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (Α.Β.)	72	57802
ΠΕΡΑΜΟΣ Ι. (κ.)	69	5872
ΠΕΡΣΕΥΣ (Α.Β.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.Β.)	65	15577
ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.Β.)	63	9707
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΛΩΤΩ	68	35191
ΠΟΪΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΑ ΔΥΟ (κ.)	66	10233
ΠΟΛΑΡΙΣ (δ.)	72	17666
ΠΟΛΙΔΙΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Α. (π.)	66	15565
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (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 (π.)	84	26959

ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕΪΝΜΠΟΥΥ Ι (π.)	63	15982
ΡΕΪΝΦΟΡΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43598
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	16334
ΡΙΟ ΡΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.)	71	1552
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑΪΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3671
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	11171
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝ ΡΑΪΖ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	6098
ΣΑΝΤΖΩΝ ΜΠΑΪΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΟ ΠΕΡΑ (μ.)	76	43143
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΕΡΗΝΑ (Α.Β.)	72	69874
ΣΕΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΕΣΤΙΑ Ι. (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 (Α.Β.)	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΟΡ (Α.Β.)	71	8894
ΣΗ ΚΡΑΟΥΝ (κ.)	66	19408
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΑΪΤΟΝΗΡ	71	11055
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239
ΣΗ ΣΟΥΪΪΦΤ (Α.)	70	5746
ΣΗ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	70	13907

ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ (κ.)	69	15869
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	62	9979
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379
ΣΗΓΚΑΛΛ (Α.)	67	5531
ΣΗΓΚΑΛ (Μαλτ.)	65	9043
ΣΗΓΟΥΪΝΤ (Μ.)	68	34640
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	69	12412
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΠΡΑΪΝΤ (δ.κ.)	69	14773
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΪΥ (π.)	80	9015
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΔΕΡΗ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593

α. Π. Σουδάν 16/3
α. Φρημάντλ 11/3
α. Σ. Άννα Μπαϊ 29/3
διάλυση Κίνα
ἀργεί Καμπόνας

ἀργεί Πειραιά
α. Πειραιά 6/4
α. Τζέντα 25/2
α. Δουνκέρκη 6/3
μεταφορές Αϊγυπτου
α. Ρας Τανούρα 30/3
α. Λας Πάλμας 19/3
ε. Άλεξάνδρεια 5/4
α. Κολούμπια Ρίβερ 26/3
ε. Ηράκλειον 12/2
ε. Τορρέβιεγα 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
ἀργεί Κίμωλο
δ. Ντόβερ 4/4
στο Όμάν 15/2
ε. Άλεξάνδρεια 1/4
στο Κατάκωλο
α. Χόγκ Κόγκ 19/3
ε. Γιούροπορτ 7/4
ἀργεί Πειραιά
α. Ρίο Ίανέιρο 3/4
α. Λομέ 7/3
ε. Σαν Λορέντζο 29/3
α. Ν. Ύορκ 29/3
πρ. Τρίνιταντ 16/3
ε. Ταϊτακόνγκ 5/3
ε. Ν. Όρλεάνη 8/4

μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί Άστακό
α. Βοστώνη 13/3
α. Βάρρι 19/2
δ. Π. Σαΐδ 29/3
α. Άμβούργο 2/4
ἀργεί Πειραιά
στο Ρότερνταμ 25/3
ε. Θεσσαλονίκη 22/2

ε. Λάρνακα 29/3
α. Δουνκέρκη 22/3
α. Γένοβα 28/3
ε. Σαν Λορέντζο 6/4
πρ. «Άετός»
στο Μοντεβιδέο 11/4
μεσογειακές μεταφορές
α. Γιοκαΐχι 10/2
α. Τζέντα 5/3
μεσογειακές μεταφορές
ε. Σιτακόνγκ 21/1
πρ. «Μπαρμπορίον»
α. Π. Χέντλαντ 28/3
πρ. «Μάουιν Πήλιο»
δ. Σουέζ 8/4
ε. Βενετία 3/4
α. Τής 6/4
α. Άλεξάνδρεια 30/3
στη Νέα Όρλεάνη
ε. Νταμά 4/4
α. Άλεξάνδρεια 8/3
ε. Άλεξάνδρεια 6/4
α. Γένοβα 4/4
ε. Γουακαγιαμά 3/4
α. Λίβερπουλ 27/3
α. Χάμπτον 31/3
δ. Π. Σαΐδ 6/4
ε. Σιγκαπούρη 8/4
μεσογειακές μεταφορές
δ. Κων/πολη 28/3
α. Χάμπτον 30/3
α. Ρεσιφ 5/4
α. Βάλβια Μπαϊ 2153
ε. Καρούαρ 10/2

ε. Ρουέν 3/4
στην Κωνσταντία
στο Μαντράς 10/4
στο Τζιμπουτί 26/3
ε. Καέν 28/3
α. Σαντόνα 29/3
δ. Θερσντεΐ Άιλαντ 30/3
α. Γιούροπορτ 31/3
ε. Ροζάριο 28/3
α. Βαλτιμόρη 28/3
ε. Ρεσιφ 5/4
α. Γάνδη 15/3
α. Βενετία 14/3
α. Πειραιά 6/4
α. Τόκυο 4/4
ἀργεί Πειραιά
ε. Ίμινγκάμ 3/4
ε. Ταϊτίγια 28/3
ε. Ρεσιφ 3/4
α. Άδεν 5/2
α. Π. Έλιζαμπεθ 27/3
μεσογειακές μεταφορές

ΣΚΑΡΟΣ (κ.).....	63	10617	στο Μπαντάρ Άμπας	ΤΡΕΪΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	76	35897	μετ. «Στράλχορν» (λ.)
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.).....	77	19993	ε. Άβονμαουθ 9/4	ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ.....	68	2737	α. Χάμπτον 8/3
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (η).....	58	4414	μεσογειακές μεταφορές	ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ.....	67	27175	δ. Παναμά 17/3
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.).....	65	1599	δ. Σουέζ 8/4	ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.).....	74	30082	α. Φώλεϋ 1/3
ΣΟΡΟΚΟΣ.....	69	9650	α. Σήραπορτ 19/3	ΤΡΕΪΝΤΕΡ (κ.).....	70	3295	α. Άμστερνταμ 4/4
ΣΟΥΖΑΝΑ (η).....	68	7701	άρχει Πειραιά	ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.).....	56	3901	άρχει Χαλκίδα
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.).....	68	2203	μεσογειακές μεταφορές	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.).....	70	1597	ε. Πειραιά 29/3
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.).....	67	13540	υπέστειλε ελληνική	ΤΡΙΤΩΝ Κ.....	65	17823	διάλυση Κίνα
				ΥΠΑΠΑΝΤΗ (η).....	71	4635	α. Χιούστον 29/3
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.).....	77	12561	πρ. «Γιάννης Μάριος Η.»	ΦΑΪΒ ΑΪΓΛΑΝΤΣ.....	70	15768	α. Φρημάντλ 25/3
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (η).....	63	12758	ε. Ίμμουιντεν 6/4	ΦΑΙΔΡΑ (κ.).....	71	1571	άρχει Πειραιά
ΣΠΗΛΙΑΔΑ.....	78	12518	ε. Όκλαντ 1/4	ΦΑΪΓΡΟΥΪΝΤ (κ.).....	4	16299	διάλυση Κίνα
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.).....	66	1404	α. Μιλάνο 14/3	ΦΑΝΥΑΝ.....	66	14617	α. Ν. Όρλεάνη 19/3
ΣΤΑΡ (κ.).....	61	1586	α. Βενετία 18/3	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	118215	α. Φουτζέιρα 18/2
ΣΤΑΡΝΑΖ (Όνδ.).....	62	4412	δ. Σουέζ 14/3	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ.....	73	18583	α. Μπλάκοπορτ 9/3
ΣΤΑΥΡ (η).....	69	9946	δ. Μπρανμπούτελ 7/3	ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.).....	74	8869	ε. Χάλλ 22/3
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (η).....	80	32000	α. Ν. Όρλεάνη 4/4	ΦΙΛΙΠΠ (η).....	66	7264	στον Πειραιά
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.).....	68	103176	α. Τζουμά 3/4	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.).....	54	1890	δ. Κωνίπολη 5/3
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.).....	50	1518	άρχει Πειραιά	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.).....	71	22523	μετ. «Φήαρλες» (κ.)
ΣΩΤΗΡΗΣ (η).....	70	5480	α. Γδύνια 15/2	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (η).....	78	6585	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΕΣΧΟΡΝ.....	70	18736	α. Πενσκόλα 2/4	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (η).....	68	13580	στην Άλεξάνδρεια 10/4
ΤΑΪΓΕΤΟΣ (δ).....	75	117342	δ. Σουέζ 5/4	ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ.....	65	15178	δ. Σουέζ 8/4
ΤΕΛΑΜΩΝ.....	78	11781	α. Άμβούργο 1/3	ΦΟΙΒΟΣ (Αιβ.).....	69	15808	α. Σουέμα 18/3
				ΦΟΡΤ (κ.).....	72	15275	α. Βίλλα Κονστιτούσιον 2/4
				ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (η).....	63	10736	α. Πειραιά 5/4
				ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216	ε. Άιν Σούκνα 16/3
				ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (η).....	71	10586	ε. Μογκαντίσου 30/3
				ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.).....	65	9628	α. Ντάρμπαν 5/3
				ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945	α. Ουλσάν 6/3
				ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.....	59	1229	α. Πειραιά 1/4
				ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (η).....	61	1652	ε. Λας Πάλμας 1/4
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.).....	59	5510	άρχει Άστακό	ΧΑΒΑΪΑΝ ΣΑΝ (δ.).....	74	48928	ε. Μπάρμπερς Πόιντ 2/4
ΤΖΑΚΥ (η).....	84	35209	ε. Σύννεϋ 3/4	ΧΑΒΑΪΑΝ ΣΗ (δ.).....	70	51620	δ. Σουέζ 31/3
ΤΖΕΪΝΤ (κ.).....	56	6500	άρχει Άστακό	ΧΑΔΙΩΤΗΣ (η).....	60	7925	υπέστειλε ελληνική
ΤΖΕΜΙΝΙ ΙV (η.δ.).....	73	9842	δ. Ντόβερ 18/2	ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ.....	74	3279	α. Άμβέρσα 27/3
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (η).....	66	18781	δ. Ντόβερ 24/3	ΧΑΡΑ (κ.).....	68	2918	
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.).....	70	9954	α. Γιοκοχάμα 27/2	ΧΑΡΙΣ (η).....	55	2740	εγκαταστάθηκε Άλγέρι 4/4
ΤΖΩΝ Γ. (κ.).....	77	16380	ε. Άλεξάνδρεια 6/4	ΧΕΛΜΕΡ (η).....	64	10595	α. Ρίο Γκράντε 21/3
				ΧΕΡΟΥΒΙΝ (η).....	78	15981	α. Οσάκα 5/4
				ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (η).....	62	1768	άρχει Πειραιά
				ΧΟΟΥΠ ΙΙ (η).....	64	15404	ε. Τσιτακόγκ 8/4
				ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.).....	72	4983	επισκευές Σιγκαπούρη 14/3
				ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪΣ (η).....	79	12598	α. Γιοκοχάμα 3/4
ΤΟΥΞΠΑΝ (η).....	69	5135	α. Ν. Όρλεάνη 14/3	ΧΩΚ (κ).....	64	10292	δ. Σουέζ 23/3
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17200	α. Σιγκαπούρη 3/4	ΨΑΘΙ (κ).....	54	1596	πρώην «Κασκίος»
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ.....	71	20670	α. Ροζάριο 20/3	ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (η).....	44	14540	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.).....	66	2186	μεσογειακές μεταφορές				
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.).....	64	10629	α. Λισαβώνα 30/3				

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

Γραφεία Βορείου Ελλάδος: Βασ. Ήρακλείου 51- 53 — 541 10 Θεσσαλονίκη
Τηλέφωνα: (031) 277963 - 278119
Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 4.000

Annual Subscription Rates:

Greece.....	Drachmas 4.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 40.00
U.S.A. and Canada (Air Mail).....	U.S. Dollars 100.00
Central and South America (Air Mail).....	U.S. Dollars 115.00
Middle East and Africa (Air Mail).....	U.S. Dollars 80.00
Far East and Australia (Air Mail).....	U.S. Dollars 120.00

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

CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

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



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

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



Number One in the Med

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



when the going gets tough

TSAVLIRIS T-TUGS

T-TUG OPERATIONS (24 hours) Alexander G. Tsavliris & Sons 10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304, 411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telefax 4118517 Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW BRANCH OFFICES At all major Greek ports
LONDON AGENTS Tsavliris Shipping Limited 194-200 Bishopsgate London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734 (aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482
Telefax 01-283 3615 Telex 884291, 888237 TSAV UK

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE AND TOWAGE

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