

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουλίου 1985

Αρ. Φύλλου 1203/962

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

APIO. 1203/962 ΔPX.120

15 IOYΛIOY 1985



TAKTIKAI GRAMMAI
ANAT. MEΣOΓEIOY · KONTINENT

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

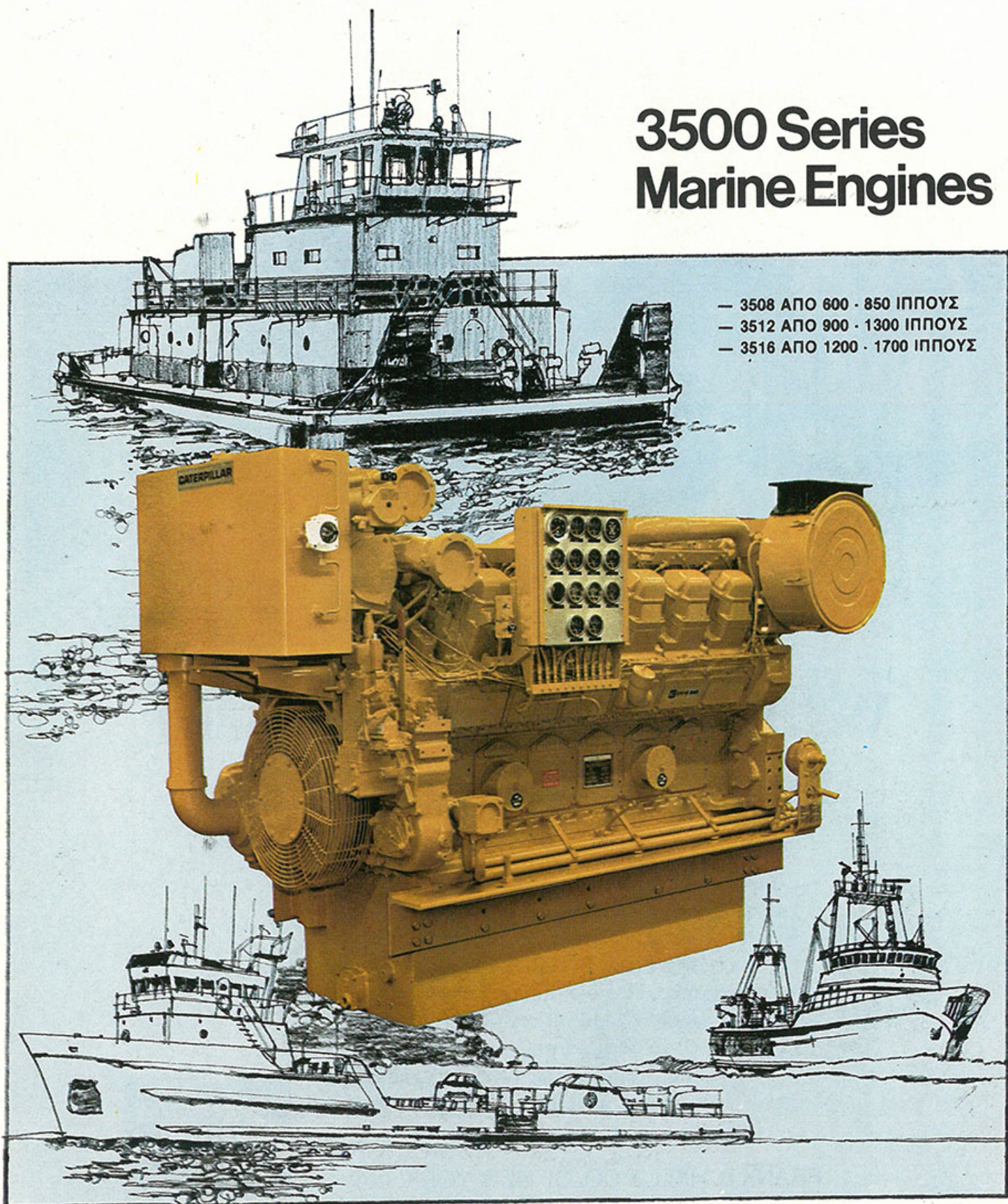
- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRITSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFAHRITSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, 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
-



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.

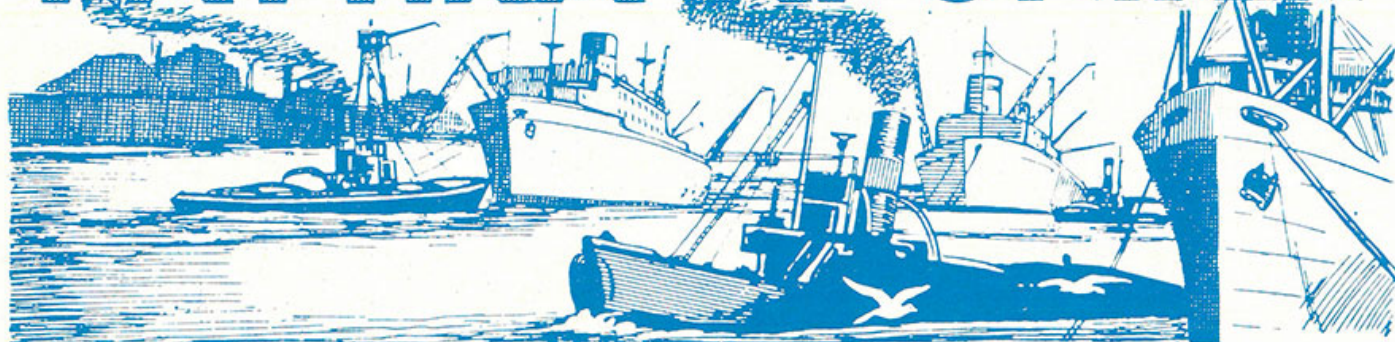
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1203/962

15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

Προέχει ή διάσωση του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου

Με τό ζήτημα πού ήγέρθη μέ άφορμή τό νέο κυβερνητικό σχήμα καί τή θέση σ' αυτό του διοικητικού φορέα τής ναυτιλίας — τό όποιο όμολογουμένως έτέθει σέ άκατάλληλη στιγμή καί μέ προχειρότητα — έπανεληθή για μία άκόμη φορά έκείνο πού συμβαίνει συχνά στον τόπο αυτόν:

Κάναμε μείζον θέμα τήν τύχη του διοικητικού φορέα τή στιγμή πού ή προσοχή καί τό ενδιαφέρον μας έπρεπε πρωτίστως νά είναι στραμμένα στον βασικώτερο στόχο, στή διάσωση του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου ό όποιος συρρικνώνεται μέ τρομακτική ταχύτητα καί έντός όλίγου θά είναι άνύπαρκτος, όποτε χωρίς τή ποντοπόρο ναυτιλία τά ενδιαφέροντα του διοικητικού φορέα ύποχρεωτικά θά περιορισθούν στά θέματα τής άκτοπλοΐας καί τής άστυνομεύσεως των άκτών.

'Ακριβώς αυτόν τόν στόχο έχοντας τά «Ναυτικά Χρονικά» σημείωναν τήν 1 'Ιουνίου, μία ήμέρα άκριβώς πριν τίσ έκλογές:

«Πολλά θέματα πρέπει νά αντιμετωπισθούν άμέσως μετά τίσ έκλογές τής Κυριακής μέ κύριο στόχο νά άνακοπεί ή φυγή των πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο πού έχει προσλάβει τρομακτικές διαστάσεις καί νά άρχίσει ό έπαναπατρισμός εκείνων πού έφυγαν καί διατηρήθηκαν υπό έλληνικό έλεγχό καθώς καί εκείνων πού έχουν προσκτηθεί στό μεταξύ από 'Ελληνες καί κατέφυγαν σέ άλλες λύσεις.

Κατά τήν αντίληψη μας, τό πλέον καίριο θέμα πού πρέπει νά αντιμετωπισθεί μέ ιδιαίτερη σοβαρότητα είναι αυτό τής ανταγωνιστικότητας του έλληνικού πλοίου ώστε νά γίνει συναγωνιστικό υπό τίσ παρούσες συνθήκες για τίσ όποιες κανένας δέν είναι σέ θέση νά γνωρίζει πόσο θά κρατήσουν. Με λίγα λόγια πρέπει νά εξασφαλίσουμε στό υπό έλληνική σημαία πλοίο τό ήμερήσιο κόστος πού επιτυγχάνουν τά έλληνόκτητα πλοία πού καταφεύγουν γι' αυτό τό λόγο σέ ξένες σημαίες, χωρίς όμως τίσ επάχθειες από τίσ όποιες ύποφέρουν τά πλοία αυτά καί πού συνοψίζονται κυρίως στήν έλλειψη συντηρήσεως.

Καί στις 15 'Ιουνίου ύπογράμμιζαν ότι για νά σωθεί τό υπό έλληνική σημαία πλοίο καί νά επιτευχθεί καί ό στόχος του έπαναπατρισμού των πλοίων πού αναγκάστηκαν νά άναζητήσουν άλλες λύσεις για νά επιζήσουν σ' αυτούς τούς δύσκολους καιρούς έπρεπε νά προσαρμοσθεί τό κόστος έκμεταλλεύσεως στά «όριακά» μισθώματα των καιρών καί νά αύξηθεί ταυτόχρονα ή παραγωγικότητά.

«Στήν επίτευξη του στόχου αυτού, ύπογράμμιζαν τά «Ναυτικά Χρονικά», δηλαδή στήν προσαρμογή του κόστους έκμεταλλεύσεως των έλληνικών πλοίων στά «όριακά» μισθώματα πού έχουν καθιερωθεί καί θά διατηρηθούν για πολύ καιρό άκόμη καί κυρίως μέχρι ότου ύπάρξει έξιςορρόπηση τής προσφοράς καί τής ζητήσεως καί καταπολεμηθεί μέ κοινά μέτρα ό προστατευτισμός — κατά τήν εκτίμηση των «Ναυτικών Χρονικών» εκτός από τήν πλοιοκτησία μπο-

ρουν (καί όφείλουν) νά συμβάλουν άποφασιστικά ή Πολιτεία καί οι 'Ελληνες ναυτικοί. 'Η Πρώτη μέ τήν άποφυγή κάθε άμεσης καί έμμεσης επιβαρύνσεως καί μέ τή λήψη σειράς μέτρων πού θά μειώσουν τό κόστος έκμεταλλεύσεως καί τά όποια όφείλει νά ύποδείξει ή 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπιστών. Καί οι δεύτεροι μέ τή διατήρηση του πλοίου σέ ικανοποιητικό τεχνικό επίπεδο για νά άποφεύγονται ζημιές από τήν έλλειψη συντηρήσεως καί αύξηση των άσφαλιστρων καθώς καί ή έπιβολή ποινών στό πλοίο από τή μη εκτέλεση συμβατικών ύποχρεώσεων, από έλλειψεις, από έπιβολή προστίμων καί άλλα συναφή.

Χρειάζεται δηλαδή, πολύ δουλειά από όλους καί μεταφορά στά καθ' ήμās όλων εκείνων πού θά επιτρέψουν στό έλληνικό πλοίο νά εξασφαλίσει τό κόστος έκμεταλλεύσεως πού έχουν επιτύχει τά έλληνόκτητα πλοία μέ ξένες σημαίες για νά επιτευχθεί ταυτόχρονα καί ό στόχος του έπαναπατρισμού των πλοίων πού αναγκάστηκαν νά άναζητήσουν άλλες λύσεις για νά επιζήσουν σ' αυτούς τούς δύσκολους καιρούς».

«'Ηδη, καί μέ τό προσωρινό κυβερνητικό σχήμα πού δημιουργήθηκε μετά τίσ εκλογές, καί μέ τήν άπασχόληση όλων εκείνων πού άναμινγούνται στά κοινά γύρω από τό θέμα του διοικητικού φορέα χάθηκε πολύτιμος χρόνος, πού έπρεπε κυρίως νά είχε άφιερωθεί στον πρώτιστο στόχο, τή σωτηρία του έθνικού νηολογίου καί ό όποιος πρέπει νά κερδηθεί — έπαναλαμβάνομε, πριν από όλα προέχει ή διάσωση του υπό 'Ελληνική σημαία στόλου, όλα τά άλλα είναι δευτερεύοντα.

Ο διοικητικός φορέας

Με την τροπολογία Ζιγδη που έκανε δεκτή η κυβέρνηση κατά τη συζήτηση στη Βουλή του νομοσχεδίου για την αναδιάρθρωση του κυβερνητικού σχήματος, το υπουργείο Ναυτιλίας παραμένει εύτυχως ατοτελής, αλλά όπως διευκρίνισε ο υπουργός Έσωτερικών και κοινοβουλευτικός εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ κ. Κουτσόγιωργας, «βασική αρχή θα πρέπει να είναι ότι όταν επιστεί ή στιγμή να ενταχθεί (τό ΥΕΝ) στο υπουργείο Έθνικης Οικονομίας που έχει και την ευθύνη του σχεδιασμού της οικονομικής πολιτικής, ενώ παράλληλα το Λιμενικό Σώμα να υπαχθεί στο υπουργείο Έσωτερικών».

Έτσι ξεκαθάρισε προς το παρόν το ζήτημα του διοικητικού φορέα για το οποίο είχαν υπάρξει παρεμβάσεις της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών και του Ναυτικού Έπιμελητηρίου που είχαν ταχθεί υπέρ της διατήρησης της συνοχής και της αυτοτέλειας του υπουργείου Ναυτιλίας.

Κανείς βέβαια δεν άμφισβητεί ότι η ναυτι-

λία αποτελεί έθνικοοικονομικό παράγοντα. Άλλα λόγω της ιδιομορφίας της ή έδρα της πρέπει να παραμείνει στον Πειραιά και επικεφαλής να είναι πολιτικό πρόσωπο με δυνατότητα λήψης άμεσων αποφάσεων για να αντιμετωπίζονται με την ταχύτητα που επιβάλλεται τα πολλαπλά και επείγοντα προβλήματα και να υπάρχει πλήρης συντονισμός, ικανός να έναρμονίζει τις διάφορες «καθ' ύλην» αρμοδιότητες που έχουν όλες κοινό παρανομαστή το πλοίο και τον ναυτικό.

Τή στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές δεν υπήρχε καμία πληροφορία για το πρόσωπο που επρόκειτο να τοποθετηθεί στο υπουργείο Ναυτιλίας, ναυτιλιακοί παράγοντες όμως που διακρίνονται για τη σύνεση και τη σοβαρότητά τους υπογράμμισαν ότι θα ήταν εύχης έργο εάν το υπουργείο ανετίθετο και πάλι στον κ. Γιώργο Κασιφάρα για να συνεχίσει το έργο του, το οποίο εκτός από το λάθος της ανακυκλώσεως, υπογραμμίζουμε έμεις, υπήρξε σημαντικότερο και πολύμορφο και έτεινε στην εξυπηρέτηση της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της.

Πώς μπορεί να σωθεί το NAT

Δεν μπορεί κανείς να μην συμφωνήσει με την αντίληψη του προέδρου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Γουρδομιχάλη ότι το Δημόσιο οφείλει στο NAT και φυσικά ανατοκισμένα τα ποσά που κατέβαλε ως τώρα το Ταμείο σε συνταξιούχους (Έλληνες έξ Αιγύπτου, Κωνσταντινουπόλεως, Ρουμανίας κλπ.) οι οποίοι δεν εισέφεραν ούτε δροχμή. Άλλά και τα ποσά αυτά δεν πρόκειται να σώσουν το NAT που είναι και το ζητούμενο. Πώς θα σωθεί το NAT;

Τα «Ναυτικά Χρονικά» που έπιμονα προειδοποιούσαν επί σειρά έτων για το φόρτωμα του NAT με «άλεξιπτωτιστές» θεωρούν ότι το NAT μπορεί να σωθεί μόνο αν αύξηθούν τα εισφέροντα πλοία και κατά συνέπεια οι προσπάθειες όλων — και της Πολιτείας, και του έφοπλισμού, και της ναυτεργατικής πλευράς — πρέπει να τείνει «ατ' αρχήν στο

σταμάτημα της αιμορραγίας του έθνικού νηολογίου, εν συνεχεία στον έπαναπατρισμό των πλοίων που έφυγαν, των πλοίων που προακτήθηκαν στο μεταξύ και δεν κατέφυγαν στο έθνικό νηολόγιο και, τέλος, στην προσέλκυση στο έθνικό μας νηολόγιο όλων των άλλων πλοίων που μπορούμε να προσελκύσουμε, τα οποία φαίνεται ότι μπορεί να είναι πάρα πολλά. Δεν κρίνουμε σκόπιμο να έπαναλάβουμε τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για την επίτευξη του στόχου αυτού, μπορούμε όμως να υπογραμμίσουμε ότι μία τουλάχιστον από αυτές, που αναφέρεται στην επάνδρωση των πλοίων θα την εφαρμόσουμε σύντομα θέλοντας και μή. Γι' αυτό και το έρώτημά μας είναι γιατί να μην εφαρμόσουμε από τώρα για να δημιουργήσουμε άμεσα μια από τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για να σταματήσουμε τη συ-

νεχιζόμενη διαρροή των πλοίων, με δυό λόγια, για να αντιστρέψουμε το ρεύμα με δική μας θέληση.

Φυσικά ούτε τα πολλά πλοία θα σώσουν τελικά το NAT εάν δεν έκσυγχρονισθεί το Ταμείο και να μην βρίσκονται στο σημείο να παρακαλεί την Τράπεζα της Έλλάδος να προσπαθήσει να εξασφαλίσει το καλύτερο δυνατό επιτόκιο για τις σε συνάλλαγμα καταθέσεις του NAT που ήταν μόνιμη έπωδός επί πολλά χρόνια και αν δεν εκκαθαρισθούν τα μητρώα των συνταξιούχων από όλους τους «άλεξιπτωτιστές» που άπομυζούν το αίμα των ναυτικών μας.

ΓΙΑ ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΣΜΟ

Κανένας δεν μπορεί να άμφισβητήσει ότι ο δημοσιογραφικός έλεγχος είναι όχι άπλως άπαραίτητος αλλά και επιβεβλημένος. Μέ μία προϋπόθεση: Ότι γίνεται υπεύθυνα και μετά από έμπεριστατωμένη έρευνα και άσφαλώς όχι για έντυπωσιασμό αλλά για κάτι ουσιαστικότερο.

Τα στοιχεία της υπεύθυνότητας και της έμπεριστατωμένης έρευνας έλειπαν από το δημοσίευμα της έφημερίδας «Αύριανή» της περασμένης Πέμπτης, ενώ παράλληλα ήταν έμφανής η πρόθεση (όπως φαινόταν από τον τίτλο) για έντυπωσιασμό και για γενικεύσεις.

Για όσους δεν διάβασαν το δημοσίευμα άναφέρουμε ότι παρουσιάστηκε με τον όκταστηλο τίτλο «Άγόρασαν καράβια ναύαρχοι του Λιμενικού» και με τον έπίσης όκταστηλο ύπότιτλο «Άξιωματικοί τα κάνουν πλακάκια με τους έφοπλιστές και πέφτει πολύ φαί», ενώ στον υπέρτιτλο ή έφημερίδα έγραφε: «Πολλές κομπίνες γίνονται κάτω στον Πειραιά».

Το μπέρδεμα των χρόνων («πολλές κομπίνες γίνονται», «άγόρασαν καράβια», «τα κάνουν πλακάκια» και «πέφτει πολύ φαί» δημιουργούσε έντυπώσεις και σε βάρος των έν ενεργεία λιμενικών άξιωματικών ενώ το κείμενο άναφερόταν στο παρελθόν και σε άποστρατους λιμενικούς άξιωματικούς, από τους όποιους μόνο τέσσερις έγιναν και πλοιοκτήτες και αυτό δεν είναι κάτι που έχει παραμείνει κρυφό — είναι γνωστό από πολλά χρόνια, όπως γνωστό είναι ότι έφοπλιστές είχαν γίνει πολλοί γιατροί, κρεοπώλες, τραγουδιστές, όπως ο Κόκοτας, και δημοσιογράφοι, όπως ο Χατζηφωτίου, ό όποιος

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



νομίζουμε ότι κάτι πρέπει να όφειλει ακόμη στο NAT μετά από έναν ιδιαίτερα ευνοϊκό διακανονισμό των υποχρεώσεων του που είχε γίνει στο παρελθόν.

Επαναλαμβάνουμε ότι το δημοσίευμα δεν ήταν δημοσιογραφικός έλεγχος αλλά άποτε-
λοῦσε μιά προσπάθεια έντυπωσιασμού της κοινής γνώμης καί τίποτε περισσότερο.

ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Παρά τις άμειώτες προσπάθειες που κατέβαλλε η διοίκηση της Ένώσεως των Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων να ανατρέψει έκτεταμένες ακυρώσεις θέσεων εκ μέρους Αμερικανών τουριστών που είχαν προγραμματίσει κρουαζιέρες στα έλληνικά νησιά, η άδικαιολόγητη έπιμονή της αμερικανικής κυβέρνησεως να κρατά σέ ισχύ την περίφημη «ντιρεκτίβα», με την όποια συστήνεται στους πολίτες των ΗΠΑ να άποφεύγουν τά ταξίδια στην Ελλάδα, έχει άρχισει να παίρνει καταστροφικές διαστάσεις γιά τά έλληνικά κρουαζιερόπλοια, όρισμένα από τά όποια πιθανώς να δέσουν μέσα στον έρχόμενο μήνα.

Ήδη άναχώρησε στις Ήνωμένες Πολιτείες πολυπληθής αντιπροσωπεία που άπαρτίζεται από τον γεν. γραμματέα του ΕΟΤ κ. Ν. Σκουλά, τον πρόεδρο της Ε.Ε.Ε.Π. κ. Άνδρ. Ποταμιάνο, έπικεφαλής πολλών μελών της Ένώσεως Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων, καθώς καί από γνωστούς τουριστικούς έπιχειρηματίες, οι όποιοι θά έχουν συναντήσεις με Αμερικανούς παράγοντες του τουρισμού τους όποιους θά προσπαθήσουν να ένημερώσουν πάνω στο θέμα της άσφαλείας αλλά καί των άνέσεων που παρέχει η Ελλάδα στους τουρίστες.

Δυστυχώς όμως, η ζημιά γιά την φετινή περίοδο θεωρείται από τους περισσότερους δεδομένη καί οι προσπάθειες της έλληνικής αντιπροσωπείας, η όποια θά δαπανήσει καί αξιόλογα ποσά γιά έκτεταμένη διαφημιστική έκστρατεία, θά στοχεύσουν κυρίως στην έξομάλυνση του κλίματος ώστε να μην έπηρεασθούν οι κρατήσεις καί τά τουριστικά προγράμματα του 1986.

Έλπίζουμε ότι η Κυβέρνηση καί ο ΕΟΤ θά λάβουν από τώρα την κατάλληλη μέριμνα καί θά παράσχουν τις άναγκαίες διευκολύνσεις πρός την τουριστική μας ναυτιλία, ώστε να άντιμετωπίσει την άναπάντεχη αυτή κρίση με τις λιγότερες δυνατότες άπώλειες.

● Η «ταξιδιωτική οδηγία» Ρήγκαν γιά τό άεροδρόμιο του Έλληνικού συζητήθηκε κατά τη διάρκεια της 49ης Συνόδου του ΟΟΣΑ γιά τον τουρισμό, που έληξε στις 12 Ιουλίου στο Παρίσι.

Την Ελλάδα έκπροσώπησε ο πρόεδρος του ΕΟΤ κ. Κ. Κυριαζής, ο όποιος εξέφρασε την άπορία του γιά την έκδοσή της, τη στιγμή που δεν συνέβη τό ίδιο γιά τά άεροδρόμια της Φραγκφούρτης καί του Τορόντο καί επανέλαβε τη δήλωση του προέδρου της Ευρωπαϊκής Έπιτροπής του Παγκόσμιου Όργανισμού Τουρισμού κ. Χ. Κρούγκερ, σύμφωνα με την όποια οι Αμερικανοί μπορούν να ταξιδέψουν εξίσου άσφαλώς στην Ελλάδα όσο καί όπουδήποτε άλλου,

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

Κινητοποιήσεις κάθε μορφής θά προγραμματίσει καί η Γ.Σ.Ε.Ε. έναν αύριο Τρίτη δεν ύπαρξει λύση στο θέμα της εξαγοράς καί έπα-

ναιουργίας των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά με την άπασχόληση των 5000 άνεργων.

Την άπόφαση αυτή έλαβε πρ ό ημερών η όλομέλεια της διοικήσεως της Γ.Σ.Ε.Ε., στην όποια συζητήθηκε τό θέμα καί έπισημάνθηκαν οι ευθύνες της κυβερνήσεως γιά την παράταση των διαπραγματεύσεων.

Από τη πλευρά της η κυβέρνηση δεν φαίνεται να είναι ακόμη σέ θέση να λάβει μιά συγκεκριμένη άπόφαση, καθώς έχει άρχισει έλεγχο της καθαρής θέσεως της έπιχειρήσεως καί ταυτόχρονα προβληματίζεται με δάνειο ύψους περίπου 12,5 έκατομ. δολλαρίων, τό όποιο θά καταστεί άπαιτητό μόλις ύπάρξει άλλαγή του management των Ναυπηγείων.

Εμείς άδυνατούμε να δούμε πώς θά καταστεί δυνατή η επαναλειουργία των Ναυπηγείων, ακόμη καί ως κρατική έπιχείρηση, χωρίς τη μείωση του προσωπικού στον αριθμό που κρίνεται άναγκαίος από τό ύψος της παραγωγής, άπαίτηση που όρθά διατύπωσε στο παρελθόν η προηγούμενη διοίκηση των Έλληνικών Ναυπηγείων.

ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Νομίζαμε ότι μόνο στην Ελλάδα είχαν χάσει τη σημασία τους οι λέξεις, τώρα όμως διαπιστώνουμε ότι τό φαινόμενο είναι διεθνές η, τουλάχιστον, καί άφρικανικό: Τη στιγμή που η συμφωνία της Λιβερίας με τη νορβηγική εταιρία NORN SHIPPING γιά τη μεταφορά επί μιά εικοσαετία με πλοία της του 50% τουλάχιστον των εξαγωγών σιδηρομεταλλεύματος από τις χώρες της Δυτι-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ο κ. Πρόεδρος της Κυβερνήσεως προσεπικυρώνων από του βήματος της Έθνοσυνελεύσεως όσα από των στηλών τούτων έδήλωσεν, παρέσχε διά των προγραμματικών της Κυβερνήσεως δηλώσεων έπίσημον την διαβεβαίωσιν περί της ίδρύσεως του Έγυπουργείου Ναυτιλίας.

— Αί διεξαγόμεναι συνεννοήσεις πρός εξεύρεσιν των άπαιτουμένων κεφαλαίων διά την άποφασισθείσαν ήδη κατασκευήν Μονίμου Δεξαμενής εις τον Λιμένα της Σύρου, φαίνεται ότι τελικώς ευδοκούνται, ώστε να έπιτρέπεται η έλπίς περί της προσεχούς ενάρξεως των σχετικών έργων.

— Είς τό Έγυπουργείον της Έθνικής Οικονομίας υπεβλήθη αίτησις χορηγήσεως άδείας πρός Ίδρυσιν εις τό Λαύριον εργοστασίου διαλύσεως παλαιών έμπορικών πλοίων

— Τό υπερωκεάνιον «ΕΔΙΣΩΝ» της Έθνικής Έμπορίας, 11.103 τον. γκρός καί ναυπηγήσεως 1896, άργούν εις Πειραιά από του Ιανουαρίου 1933 έπωλήθη εις Ιταλούς πρός διάλυσιν αντί 30.000 λιρών καί θά παραδοθή εντός του Ιουλίου εις την Γένοβαν, όπου θά πλεύση διά των ίδιων αυτού μέσων.

— Τό άτμόπλοιον «ΕΛΕΓΚΩ Α. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» εκ Μαντράς 7.000 τον. φυστίκια διά Λονδίνον, Λίβερπουλ, Χάλλ, Άβονμαουθ, Άμβέρσαν, Ρότερνταμ, 19/-, καντσέλο Αύγούστου 5.

(Ναυτικά Χρονικά, τ. 110/15.7.1935)

Renault

Με μειωμένο φόρο, ειδικά για ναυτικούς και μετοικούντες.

Τώρα μόνο στη ΜΑΥΑ μπορείτε να παραλάβετε με "το κλειδί στο χέρι" οποιοδήποτε μοντέλο της Renault σας αρέσει ακόμα και Turbo.

Το αυτοκίνητο παραδίδεται εκτελωνισμένο και με αριθμούς κυκλοφορίας, στην Αθήνα ή σε οποιαδήποτε πόλη της Ελλάδας από τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους της Renault.

Τηλεφωνήστε μας σήμερα στο 2793.963 - 2778.614

RENAULT
...ιελικά!

Η RENAULT συνιστά Elf

MAVA A.E.

80 ΧΛΜ. ΕΘΝ. ΟΔΟΥ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΜΙΑΣ, Τ.Θ. 54 027, 143 10 Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ.

κής 'Αφρικής αποτελεί μία καραμπινάτη ενέργεια προστατευτισμού, ο επίτροπος της Λιβερίας για ναυτιλιακά θέματα κ. PHILIP BOWEN — ο οποίος έχει επισκεφθεί επανειλημμένα και την 'Ελλάδα — δήλωσε ότι η συμφωνία αυτή δεν αντιβαίνει την αρχή του ελεύθερου ανταγωνισμού στο θαλάσσιο εμπόριο...

Έχουμε υπογραμμίσει και άλλοτε ότι οι ανεξάρτητοι έφοπλιστές — και φυσικά όχι μόνο οι "Έλληνες" — δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν μόνοι τους παρόμοιες ενέργειες προστατευτισμού που πολλαπλασιάζονται και ότι, για μας τουλάχιστον, ο κατάλληλος χώρος για την καταπολέμηση του προστατευτισμού διεθνώς είναι η ΕΟΚ, στα πλαίσια της οποίας πρέπει να ενεργοποιηθούμε ταχύτατα για να κερδίσουμε το χρόνο που χάσαμε γιατί είχαμε ακολουθήσει λανθασμένο δρόμο. Φυσικά με ανταλλάγματα, δίνοντας και παίρνοντας — άλλωστε τα πάντα στο χώρο της ΕΟΚ είναι αλισβερίσι.

Πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι με τη συμφωνία αυτή ύψους τουλάχιστον 750 εκατ. δολλαρίων οι Νορβηγοί αναλαμβάνουν την υποχρέωση να εκπαιδεύσουν το ναυτικό προσωπικό της Λιβερίας που απασχολείται στις παράκτιες εγκαταστάσεις και να δώσουν τεχνική βοήθεια στη Ναυτική 'Ακαδημία της Λιβερίας! Μάλιστα, αυτά.

ΔΙΚΑΙΩΣΗ

Στη διάρκεια του δωδεκαμήνου που πέρασε από πέρυσι το καλοκαίρι ως τώρα οι θέσεις του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου έναντι της ΕΟΚ σημείωσαν μία στροφή 180 μοιρών και τώρα δεν διαφέρουν από εκείνες που είχαν στηρίξει τότε τα «Ναυτικά Χρονικά», τα

οποία είχαν δεχθεί ύβριστικές επιθέσεις με στόχο να ταπεινωθούν οι άνθρωποι τους που μοχθούν, όπως και ο αείμνηστος ιδρυτής τους Δημήτρης Κωττάκης, για την προαγωγή των γενικότερων συμφερόντων της 'Ελληνικής Ναυτιλίας. 'Η μεταβολή αυτή των θέσεων του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου, είναι ορθότατη, και την προβάλλουμε με ευχαρίστηση γιατί αποτελεί δικαίωση των απόψεών μας και απάντηση στις απρέπειες που είχαν διαπραχθεί σε βάρος μας.

ΑΠΡΕΠΕΙΣ

Είχαμε αποφασίσει να μην φέρουμε στη δημοσιότητα τις απρέπειες που διαπράχθηκαν σε βάρος ενός από τους πλέον σοβαρούς ναυτιλιακούς παράγοντες το πρώτο δεκαήμερο του 'Ιουνίου και είχαν ξενίσει ιδιαίτερα και "Έλληνες και ξένους που τις είχαν αντιληφθεί. 'Επειδή όμως πληροφορούμεθα ότι οι απρέπειες συνεχίζονται και μάλιστα προς πολλές πλευρές, προειδοποιούμε ότι η κατάσταση αυτή δεν μπορεί να γίνει πλέον ανεκτή και ότι αν η προειδοποίηση αυτή δεν ληφθεί υπ' όψει θα καταγγείλουμε τον υπέυθυνο της ανάρμοστης συμπεριφοράς για να μάθουν όλοι τι συμβαίνει γύρω μας.

ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Δεν φθάνουν τα προβλήματα που αντιμετωπίζει καθημερινά ο κλάδος των τροφοδότην από την ελληνική γραφειοκρατία και τον ανταγωνισμό των ξένων μέσα στο ίδιο το λιμάνι του Πειραιώς αλλά δέχεται επί πλέον και επιθέσεις από εφημερίδες για τη διενέργεια δήθεν λαθρεμπορίου και για παράνομη εξαγωγή συναλλάγματος.

Έκ προοιμίου θεωρούμε τις κατηγορίες αυτές άσυστολες γιατί αν υπήρχε κάποια βάση, έστω και η ελάχιστη, θα υπήρχαν παραπομπές στη Δικαιοσύνη. Για να ξεκαθαρίσουν όμως τα πράγματα αλλά και για να λυθούν ταυτόχρονα τα πολλαπλά προβλήματα και για τα γενικότερα συμφέροντα του τόπου, θεωρούμε ότι είναι ανάγκη να γίνει μία δημόσια συζήτηση με τη συμμετοχή των τροφοδοτών και εκπροσώπων των ύπουργείων 'Εμπορίου και Οικονομικών, των τελωνειακών και της Τράπεζας 'Ελλάδος στην οποία: Να διατυπωθούν συγκεκριμένες καταγγελίες από την πλευρά των τελωνειακών που φαίνεται ότι κρύβονται πίσω από όλη αυτή την ιστορία, αλλά και ταυτόχρονα να αναφερθούν οι λόγοι για τους οποίους οι "Έλληνες τροφοδότες αναγκάζονται μέσα στο λιμάνι του Πειραιώς να έφοδιάζουν ελληνικά και ξένα πλοία με τουρκικά και νοτιοαφρικανικά άκομη τρόφιμα, τη στιγμή που τα αντίστοιχα ελληνικά είναι άσυγκριτως καλύτερης ποιότητας και φθηνότερα ή ίδιας τιμής με τα αντίστοιχα ξένα αλλά και ο ανταγωνισμός που υφίστανται πάλι μέσα στον Πειραιά από ξένους τροφοδοτικούς οίκους οι οποίοι εκμεταλλεύονται την έλλειψη νομοθεσίας μας και παίρνουν τις δουλειές από τους "Έλληνες τροφοδότες χωρίς να πληρώνουν ούτε μία δραχμή για φόρους και άλλες δαπάνες τις οποίες έχουν οι αντίστοιχοι έλληνες επιχειρήσεις. 'Ακόμη στην ίδια δημόσια συζήτηση πρέπει να γίνει κατά τη γνώμη μας αναφορά και στα τεράστια ποσά που διατίθενται για φιλοδωρήματα στο χώρο του λιμανιού (ποιοί παίρνουν αυτά τα φιλοδωρήματα και γιατί), για τα όσα λέγονται για έφοδιασμό επιχειρήσεων της ξηράς (ξενοδοχείων, κατασκήνωσης κλπ.) με είδη τράνζιτ από το «κάτερινγκ» της 'Ολυμπιακής, για την εμφάνιση στην πιάντα κάποιου κ. Δρούπα ο οποίος κάνει έφοδιασμούς με ελληνικά προϊόντα χωρίς τις διαδικασίες στις οποίες υπόκεινται οι τροφοδότες κλπ., κλπ.

Θεωρούμε ότι αυτή τη δημόσια συζήτηση πρέπει να την προκαλέσει ο Πανελλήνιος Σύλλογος 'Εφοδιαστών Πλοίων κι' αν αρνηθούν να μετάσχουν οι εκπρόσωποι των ύπουργείων 'Εμπορίου και Οικονομικών, των τελωνειακών και της Τράπεζας της 'Ελλάδος θα δικαιούμε να πιστεύουμε ότι κάποιοι δεν θέλουν να γίνει τίποτε για να επωφεληθούν αυτοί με τα φιλοδωρήματα και ενδεχομένως και άλλα τα οποία έμεις δεν τα γνωρίζουμε. Ξεκάθαρα πράγματα.

ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΔΙΚΑΙΩΣΗ

Με πρόσφατη απόφασή του το Τριμελές Πλημμελειοδικείο Πειραιώς απάλλαξε από κάθε κατηγορία τους κ.κ. Γρηγόρη Καλλιμανόπουλο και Βασίλη Κούτση, οι οποίοι κατηγορούνταν ως υπαίτιοι για την έκρηξη που σημειώθηκε στις 8 'Ιουνίου 1979 στο δεξαμενόπλοιο «Al Waser», το οποίο επισκευάζονταν στην Κυνοσούρα και προκάλεσε το θάνατο τριών τεχνικών και τόν τραυματισμό έξι άλλων.

Μετά από μακρότατη διαδικασία το Δικαστήριο έφθασε στο συμπέρασμα ότι ήταν άνωπόστες οι κατηγορίες κατά των 'Ελλήνων οι οποίοι είχαν παραδώσει από τις 11 Σεπτεμβρίου 1978 το πλοίο που ονομαζόταν τότε «Τρέιντ Τζάστις» στους νέους του αγοραστές και έκτοτε ούδεμία ευθύνη ή ανάμιξη είχαν με το πλοίο αυτό.

Κρίναμε σκόπιμο να δημοσιεύσουμε τα πα-



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 U.S.A. 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

ραπάνω γιατί ενώ ο ήμερησιος τύπος άσχο-
λήθηκε άρκετά με τη δίκη αυτή, δέν θεωρή-
σε σκόπιμο νά δημοσιεύσει άργότερα και
τήν άπαλλαγή των κ.κ. Καλλινοπούλου και
Κούτση, από τίς κατηγορίες, προσφέροντας
κάποια ήθική δικαίωση.

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ «ΣΥΝΕΤΟΣ»

Θέλουμε νά ελπίσουμε ότι ή περιπέτεια του
έλληνικού δεξαμενοπλοίου «Συνετός» και
του πληρώματός του που κρατούνται από τίς
άρχές της Άγκόλας από τήν περασμένη Τρί-
τη θά λήξει αίσίως μετά τίς ενέργειες της
πλοιοκτητρίας εταιρίας και των ελληνικών
διπλωματικών άρχων μετά από παρέμβαση
του ύπουργείου Ναυτιλίας. Σέ αντίθετη περί-
πτωση θεωρούμε ότι πρέπει νά υπάρξει πα-
ρέμβαση από τόν ύπουργό Έξωτερικών και
άκόμη και από τόν ίδιο τόν Πρωθυπουργό
της χώρας.

Σημειώνουμε ότι τό πλοίο είχε άγκυροβο-
λήσει έν άναμονή έντολών 15 μίλια άνοικτά
από τίς άκτές του Λομπίτο της Άγκόλας και
ότι ο πλοίαρχος και τό πλήρωμα έχουν προ-
σαχθεί σέ άνάκριση από τίς τοπικές άρχές.

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ

Με τήν εύκαιρία της επίσκεψης στην Έλ-
λάδα του πρώην Άμερικανικού προέδρου κ.
Τζίμμι Κάρτερ και στά πλαίσια των ναυτιλια-
κών σχέσεων μεταξύ Έλλάδος και Ήνωμέ-
νων Πολιτειών, ή Ένωση Έλλήνων Έφοπι-
στών παραθέτει σήμερα τό βράδυ δεξίωση
πρός τιμήν του στόν Άστέρα της Βουλιαγμέ-
νης.

Στήν εκδήλωση έχουν κληθεί εκτός των
Άμερικανών που συνοδεύουν τόν κ. Κάρτερ
όλα τά μέλη του Ύπουργικού Συμβουλίου,
άρκετοί διπλωμάτες και τό Διοικητικό Συμ-
βούλιο και μέλη της ΕΕΕ.

Ύπενθυμίζουμε ότι επί προεδρίας Κάρτερ
υπήρξε έποικοδομητικός διάλογος γιά τά
κοινά ναυτιλιακά θέματα των δύο χωρών και
δίδεται πάλι ή εύκαιρία γιά τήν άνταλλαγή ά-
πόψεων τόσο με τούς ξένους προσκεκλημέ-
νους όσο και με τούς Έλληνες γιά τά θέ-
ματα που άπασχολούν τήν Έλληνική Ναυτι-
λία.

ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ

Δέν είναι διόλου ένθαρρυντικές οι προο-
πτικές έξισορροπήσεως της προσφοράς και
ζητήσεως στόν τομέα των θαλασσιών μετα-
φορών ξηρών φορτών.

Κατά τίς πρόσφατες εκτιμήσεις του τμή-
ματος έρευνών του γνωστού Άγγλικού οί-
κου Έγκαρ Φόρεστερ, ο στόλος των πλοίων
ξηρού φορτίου δέν πρόκειται νά παρουσιά-
σει αισθητή μείωση πρίν άπο τό 1988 άλλα
και αυτή δέν θά είναι πολύ σημαντική.

Άπό τήν άποψη της ζητήσεως, ύπολογίζε-
ται ότι στό διάστημα αυτό ή ζήτηση χωρητι-
κότητας θά αύξηθεί βέβαια άλλα με ρυθμό
συνεχώς άσθενέστερο. Έτσι τό 1985 ή αύξη-
ση προβλέπεται της τάξεως του 5,9% και τό
1986 της τάξεως του 2,9%, ή δέ προτίμηση
θά στραφεί κυρίως πρós τά σκάφη των
150.000 τόν. d.w. και άνω και πρós τά σκάφη
των 35-50.000 τόν. d.w.

Άπό τήν άποψη της προσφοράς, ο στόλος
των μπάλκ κάρριερς ο οποίος στίς άρχές του
τρέχοντος έτους ύπολογίζονταν σέ 188,33 έ-
κατ. τόν. d.w. θά φθάσει τά 199,45 έκατ. τόν.

d.w. στίς άρχές του 1986 και τά 205,24 έκα-
τομ. τόν. d.w. στίς άρχές του 1987 γιά νά πέ-
σει στά 203,66 έκατομ. τόν. d.w. στίς άρχές
του 1988.

Έτσι τό πρόβλημα του πλεονάσματος και
της ύπερπροφοράς του παγκόσμιου τόνναζ,
που βρίσκεται πίσω από τήν κρίση που μα-
στίζει τή ναυτιλία, δέν δείχνει πρós τό πα-
ρόν κανένα σημείο καλλιτερεύσεως.

ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΑΡΧΩΝ

Στό Κόρκ της Ίρλανδίας συνήλθε στό τέ-
λος του Μαΐου τό διετές συνέδριο της Ένώ-
σεως των Λιμεναρχών, στό οποίο παρέστη-
σαν 51 λιμεναρχες από 12 διαφορετικές χώ-
ρες της Βόρειας και Δυτικής Εύρώπης.

Η Ένωση αυτή, που ιδρύθηκε πρό διετίας
και έδρεύει στό Λονδίνο, έχει πρós τό παρόν
ώς μέλη της τούς «capitaines de port» 14 ευ-
ρωπαϊκών χωρών, άλλα είναι άνοικτή και γιά
όλες τίς υπόλοιπες χώρες της Εύρώπης. Ο-
νομάζεται «European Harbourmasters Asso-
ciation» (ΕΗΜΑ) και διαθέτει ένα πρόεδρο
και δύο αντιπροέδρους.

Στό συνέδριο συζητήθηκαν διάφορα έν-
διαφέροντα θέματα μεταξύ των οποίων:

— ή κίνηση των πλοίων έντός των λιμένων
— μέσα προσλήψεως άτυχημάτων στούς
λιμένες

— έλεγχος του χειρισμού των επικινδύ-
νων φορτίων

— έπιπτώσεις επί των λιμένων της τάσε-
ως μειώσεως των πληρωμάτων, ποιοτικά και
ποσοτικά.

— λόγιοι που παρεμποδίζουν τήν θέση σέ
ένέργεια των προδιαγραφών του παρατή-
ματος II της MARPOL γιά τά χημικά προϊόν-
τα και τίς έγκαταστάσεις ύποδοχής καταλοι-
πων.

Έξάλλου έγιναν άνακοινώσεις γιά τά προ-
βλήματα των μικρών λιμένων, γιά τήν μετα-
ξύ των λιμένων άνταλλαγή πληροφοριών και
γιά τίς έργασίες της Διεθνούς Ένώσεως Λι-
μένων (ΙΑΠΗ) με τήν οποία ή ΕΗΜΑ θά έχει
στενή συνεργασία.

Τό έπόμενο συνέδριο της Ένώσεως Λιμε-
ναρχών θά συνέλθει στό Μίντλεσμπερ της
Άγγλιας τό 1986.

ΔΥΣΚΟΛΟΙ ΚΑΙΡΟΙ

Πολύ δύσκολος χρόνος γιά τούς Έλβε-
τούς έφοπλιστάς στάθηκε τό 1984. Σύμφωνα
με τήν άρμόδια ύπηρεσία, οι περισσότεροι
έξ αυτών βρίσκονται σέ μειονεκτική θέση έ-
ναντι των Εύρωπαίων συναδέλφων τους και
κυριολεκτικά άγωνίζονται γιά τήν επιβίωσή
τους.

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Οι άναλύσεις των ύποβρυχιών γεωλο-
γικών άποθεμάτων στό θαλάσσιο στενό
του Μπράντσφιλντ της Άνταρκτικής, ά-
πέδειξαν ότι ύπάρχει πετρέλαιο στήν πε-
ριοχή αυτή της ύδρογειού. Ήδη τό δυτι-
κογεωμανικό Ίνστιτούτο Πόλαρστερν πι-
στεύει ότι ή ώκεάνια πανίδα που άφθονεί
στήν περιοχή έπλούτιζε διαρκώς τό βυ-
θό, τά δέ όργανικά άποθέματα που προέ-
κυψαν μετεωράπησαν ταχύτατα — με τή
γεωλογική έννοια — σέ φυσικά άερα και
πετρέλαιο. Σέ αυτό συντελεί άποφασιστι-
κά και ο καταλυτικός παράγων της θερ-
μοκρασίας ή οποία όφείλεται στήν ένεργ-
γή ήφαιστειακή δράση της περιοχής. Κα-
τά τούς ειδικούς πρόκειται γιά μιά πρώτη
γεωχημική άπόδειξη της παρουσίας πε-
τρελαίου στήν Άνταρκτική ήπειρο.

Όπως είναι γνωστό ή ιστορία της προ-
στασίας της Άνταρκτικής από τίς βλέ-
ψεις των ένδιαφερομένων χωρών είναι ή-
δη άρκετά μεγάλη και οι προσπάθειες γιά
τή χρησιμοποίησή της μόνο γιά ειρηνι-
κούς σκοπούς ύπήρξαν ιδιαίτερα επίπο-
νες. Καί αυτά, όταν τό ένδιαφέρον της
περιοριζόταν στό γνωστό όρυκτό της
πλούτο. Άς ελπίσουμε ότι τώρα που θά
προσθεθεί τό δέλεαρ του μαύρου χρυσού
τά πράγματα δέν θά γίνουν πολύ δυκο-
λότερα. Όστε νά μή διαψευστούν οι έλ-
πίδες των ήρωϊκών εκείνων πρωτοπόρων
που ύπέφεραν τά πάνδεινα στίς άρχές
του αιώνα μας γιά νά άποκαλύψουν στήν
άνθρωπότητα τά μυστήρια της παγωμέ-
νης ήπείρου: Του Άμοϋνδσεν πρós τίς 14
Δεκεμβρίου του 1919 έστισε τή σημαία
της Νορβηγίας στό σημείο του Νότιου
Πόλου. Καί του άτυχου Βρετανικού
Σκόττ που 34 ήμέρες άργότερα έφθασε έ-
κει, που κατά τήν περίφημη φράση του «ο
πρώτος είναι τό πάλ και ο δεύτερος τίπο-
τα».

Δύο θεωρούνται ως κύριες αίτίες της κα-
ταστάσεως αυτής. Η πρώτη είναι ή έλλειψη
τακτικών έλβετικών γραμμών στίς ύπερθα-
λάσιες σχέσεις. Καί ή δεύτερη είναι τό γε-
γονός ότι όλες σχεδόν οι έξαγωγές της χώ-
ρας και τό πλείστον των είσαγωγών διεξά-
γονται στό θαλάσσιο τμήμα τους με πλοία
τρίτων χωρών. εκτός της τακτικής γραμμής
που ύπάρχει μεταξύ νοτιοευρωπαϊκών λιμέ-
νων (Γένοβα, Μασσαλία) και της Δυτικής ά-
κτής της Άφρικής.

ΙΑΣΩΝ Ο.Ε.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΣΟΦ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ 4

ΓΡΑΦ. ΦΙΛΩΝΟΣ 79-81

ΤΗΛ.: 4410404 — 9520114

ΤΗΛ. 4119944 — 4907338

ΠΕΡΑΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΥΜΕ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ
ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ — ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ

ΣΤΕ ΟΛΗ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟ

Σκέψεις... Εξελίξεις... και προοπτικές...

Αίσθηση προκάλεσαν στους διεθνείς ναυτιλιακούς κύκλους οι πρόσφατες δηλώσεις του αντιπροέδρου της Marine Midland Bank κ. Μ. Ρέβελ, γιά την αύστηρή στάση που πρέπει να τηρήσουν πλέον οι Τράπεζες έναντι των πλοιοκτητών που δεν εκπληρούν τις δανειακές τους υποχρεώσεις.

Μιλώντας στο συμπόσιο γιά τις ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις, τό οποίο έλαβε χώρα στά τέλη 'Ιουνίου στή Νέα 'Υόρκη, ό κ. Ρέβελ είπε ότι ήρθε πλέον ή ώρα νά σταματήσουν οι Τράπεζες νά παρέχουν μορατόρια και άλλες διευκολύνσεις σέ δανειστές που αντιμετώπιζουν προβλήματα, τονίζοντας ότι μέ την αύστηρότερη αντιμετώπιση των πλοιοκτητών θά προκύψει μία εξυγίανση της αγοράς.

Τραπεζικοί κύκλοι, σχολιάζοντας τις δηλώσεις αυτές μάς είπαν ότι, μπορούν νά εξηγηθούν από τό γεγονός ότι ή Τράπεζα Marine Midland άποφάσισε νά άποσυρθεί πλήρως από τις χρηματοδοτήσεις πλοίων και ή σκληρήνση της στάσεως της έναντι των πελατών της είναι πιθανή, ιδιαίτερα στόν χώρο του Χόγκ Κόγκ, όπου έχρηματοδοτήσε άφειδώς τά τελευταία χρόνια.

Οί άθροές διαλύσεις και ό περιορισμένος αριθμός των υπό ναυπήγηση πλοίων έμειωσαν κατά 14 έκατομ. τον. d.w. την ύπάρχουσα χωρητικότητα δεξαμενοπλοίων κατά τό πρώτο εξάμηνο του 1985.

Παρά όμως τη θετική αυτή εξέλιξη του τοννάζ, οι τιμές των δεξαμενοπλοίων σημείωσαν σημαντική πτώση πού σέ όρισμένες κατηγορίες φθάνει σέ ποσοστό τό 40% έναντι των τιμών πού ίσχυαν πρίν 12-14 μήνες.

Στά μπάλκ κάρριερς, επίσης, παρά τό γεγονός ότι ή υπερπροσφορά τοννάζ δεν είναι τόσο αισθητή όσο στά δεξαμενόπλοια, οι τιμές σημείωσαν κατά τό πρώτο εξάμηνο του 1985 σημαντική πτώση, μέ άποτέλεσμα οι άξίες νά παρουσιάζουν διαφοράς της τάξεως του 25% έναντι του 1984.

Η σημαντική μείωση πού παρατηρείται στόν αριθμό των νέων παραγγελιών γιά ναυπηγήσεις, κυρίως στήν 'Ιαπωνία και τη Νότιο Κορέα, επέδρασε ήδη και στίς τιμές πού σήμερα διαμορφώνονται περίπου κατά 10% χαμηλότερες έναντι του Δεκεμβρίου 1984, όταν οι περισσότεροι διατείνονταν ότι οι τιμές είχαν φθάσει στά χαμηλότερα έφικτά γιά τη ναυπήγηση του πλοίου επίπεδα.

Έναντι του 1984 τά νέα συμβόλαια πού άνατέθηκαν έφέτος είναι κατά 30% λιγότερα στήν 'Ιαπωνία και κατά 50% λιγότερα στή Νοτ. Κορέα και είναι ένδεικτικό της κρίσεως τό γεγονός ότι εάν δεν υπάρξουν (πράγμα άπίθανο) άναπροσδιορισμοί χρόνων παραδόσεως, οι δύο αυτές κατ' έξοχή ναυπηγικές χώρες έχουν σήμερα στά βιβλία τους μόνον περί τά 10 πλοία μέ χρόνο παραδόσεως μετά τό 1986.

Παρά τη μείωση του όγκου του τοννάζ πού έπωλήθη γιά διάλυση τις τελευταίες έβδομάδες διακρίνουμε κάποια σταδιακή βελτίωση του επίπεδου των τιμών κυρίως στή Φορμόζα. Ακόμη ή κατάργηση της ύπάρξεως άδειας είσαγωγής γιά την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων από την Νότιο Κορέα άνα-

μένεται νά επιδράσει θετικά στήν αγορά των διαλύσεων.

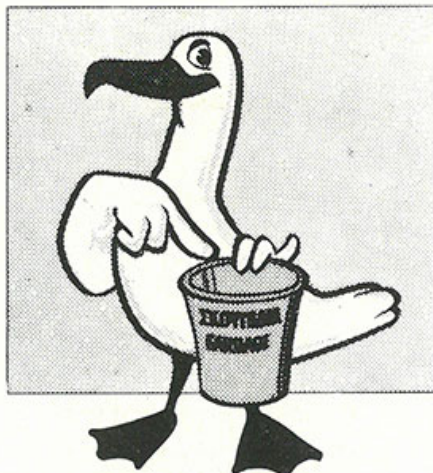
Συνοπτικά άναφέρουμε ότι κατά τό πρώτο εξάμηνο του έτους έπωλήθησαν γιά διάλυση 133 δεξαμενόπλοια και μικτά σκάφη χωρητικότητας περί τους 15,8 έκατ. τόννους d.w. και 299 πλοία ξηρού φορτίου χωρητικότητας 4,9 έκατομ. τον. d.w. πού σημαίνει ότι έκτός άπρόοπτου βαδίζουμε γιά την επίτευξη έτους ρεκόρ στίς διαλύσεις πλοίων.

Αύστηρή κριτική κατά των προσπαθειών της Ούκταντ γιά τη περιβόητη συμφωνία γιά τον έλεγχο της νηολογήσεως των πλοίων άσκησε ό πρόεδρος της 'Ιντερτάνκο κ. Τζίμ Ράντ, ύποστηρίζοντας πολύ σωστά, ότι ή καθιέρωση περιοριστικών όρων θά σήμάνει περιορισμό της εύελιξίας στήν άσκηση της έφοπλιστικής έπιχειρήσεως πού είναι σήμερα περισσότερο από ποτέ άναγκαία γιά την ανταγωνιστικότητα του πλοίου διεθνώς.

Αξίζει νά σημειωθεί ότι μελέτη πού ένήργησε ή Ούκταντ άποδεικνύει ότι τό τοννάζ πού άνήκει στά άνοικτά νηολόγια σημείωσε περιορισμένη αύξηση κατά τό 1984, καθώς τά μέν δεξαμενόπλοια μειώθηκαν κατά 6% σέ 97 έκατομ. τον. d.w. ενώ τά μπάλκ κάρριερς πού άνήκουν στίς πέντε κύριες σημαίες εύκαιρίας αύξήθηκαν κατά 1,5% σέ 68,6 έκατ. τόννους. Η κυρίως αύξηση σημειώθηκε στίς νηολογήσεις πλοίων άλλων κατηγοριών τά όποια έφθασαν τούς 37 έκατομ. τον. d.w.

Αναθερμαίνονται οι προοπτικές γιά την χρηματοδότηση της κατασκευής διαλυτηρίου στή Λιβερία, υπό την αίγλη του International Maritime Industries Forum.

Σέ πρόσφατες δηλώσεις του ό διευθυντής του IMIF κ. Τζέιμς Ντέιβις ύποστηρίζει ότι μετά την συγκέντρωση των διαλυτηρίων στό χώρο της 'Ασίας, ή 'Αφρική είναι ή πλέον πιθανή περιοχή γιά την έγκατάσταση μεγάλης μονάδας διαλύσεων πλοίων μέ την χρηματοδότηση της World Bank.



**ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΕ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΜΑΣ
ΑΠΟ ΤΑ ΣΚΟΥΠΙΔΙΑ**

KEEP OUR SEAS CLEAN



·HELMEPA·

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
ΘΑΛΑΣΣΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
HELLENIC MARINE ENVIRONMENT
PROTECTION ASSOCIATION

Κατά 30% μειωμένες έναντι των είσαγωγών ρεκόρ της περιόδου 1984-85 άναμένεται νά είναι οι Σοβιετικές είσαγωγές δημητριακών της νέας περιόδου.

Σύμφωνα μέ νεώτερους ύπολογισμούς ή Σοβιετική 'Ενωση θά είσάγει έφέτος περί τούς 38 έκατομ. τόννους, έναντι των 55 έκατομ. τόννων της περιόδου 1984-85, γεγονός πού όπωσδήποτε θά έπηρεάσει δυσμενώς τις τύχες των μπάλκ κάρριερς σέ μεγέθη με- ταξύ 30-55.000 τον. d.w.

Τό βληθέν στίς 9 'Ιουλίου από Ιρακινό πυραυλο στόν Περσικό Κόλπο τουρκικό υπερ-δεξαμενόπλοιο «M. Vatan» 392.799 τον. d.w. μπορεί νά θεωρηθεί ως τό μεγαλύτερο σκάφος πού ύπέστη ναυτικό άτύχημα στήν ιστορία.

Τό ULCC «M. Vatan» έκτελούσε τακτικό δρομολόγιο μεταφοράς άργου μεταξύ των νήσων Κάργκ και Σίρρι υπό χρονοναύλωση και έβλήθη στό μηχανοστάσιο 20 μίλια άνοικτά των Περσικών άκτών μέ άποτέλεσμα τη διαρροή πετρελαίου.

Τό Μεξικό μείωσε κατά δολ. 1,50 την τιμή ανά βαρέλι πετρελαίου και άναμένεται ότι ή κίνηση αυτή θά οδηγήσει την Σαουδική 'Αραβία σέ άνάλογη μείωση γιά την ίδια ποιότητα πετρελαίου.

Κύκλοι της αγοράς πιστεύουν ότι ή προσεχής Διάσκεψη των ύπουργών πετρελαίου του ΟΠΕΚ θά υιοθετήσει κατά πάσα πιθανότητα την συμβιβαστική πρόταση του 'Ιράκ, ή όποια προβλέπει την αύξομείωση της παραγωγής ώστε νά διατηρούνται σταθερά τά έσοδα από τη πώληση πετρελαίων καθενός των χωρών μελών, άλλως, θά ύπάρξει πτώση των τιμών σέ επίπεδα ίσως και κάτω των δολ. 20 τό βαρέλι.

Όπως άναμενόταν, ή χωρίς άποτέλεσμα προκριματική συνάντηση των ύπευθύνων του ΟΠΕΚ άφησε τά πράγματα στήν αγορά του πετρελαίου στήν ίδια κατάσταση και έσβησε τις έλπίδες γιά κάποια άλλαγή της πολιτικής πωλήσεων, ή όποια θά σήμάνει την αύξηση της ζήτησεως.

Ακόμη και ή προαναφερθείσα έπίθεση κατά του VLCC «M. Vatan» δεν είχε έπιπτώσεις στήν αγορά, άλλα άπλως μπορεί νά σήμάνει αύξηση των έπασφαλίσεων.

Μελέτη του ΟΟΣΑ γιά τη κατανάλωση πετρελαίου κατά τό 1984 άποδεικνύει ότι ή προμήθεια άργου των χωρών-μελών από κράτη του ΟΠΕΚ μειώθηκε κατά 15% κατά τη τελευταία πενταετία, ποσοστό πού μεταφράζεται σέ 7,6 έκατομ. βαρέλια ήμερησίως.

Ακόμη, αξίζει νά σημειωθεί ότι γιά πρώτη φορά από τό 1980 παρατηρήθηκε πέρυσι μία αύξηση στην κατανάλωση πετρελαίου των κρατών πού άνήκουν στόν ΟΟΣΑ, ενώ αντίθετα μειώθηκε κατά 10% ή κατανάλωση στίς χώρες της Νοτιανατολικής 'Ασίας, κατά 8% στην 'Αφρικανική ήπειρο και ακόμη περισσότερο στίς χώρες της Λατινικής 'Αμερικής.

‘Η άλληλογραφία μας

ΟΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΑΠΑΛΛΑΓΕΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Ο κ. Δήμος Χαλκιδας (Φωτεινού 2, Χίος) μās απέστειλε τό κατωτέρω έγγραφο του ύπουργείου Οικονομικών πού αποτελεί απάντηση σέ έπιστολή του πληρώματος του πλοίου FEAX ή όποία είχε δημοσιευθεί στά «Ναυτικά Χρονικά» στίς 15 ‘Απριλίου (ή απάντηση αυτή δέν είχε ληφθεί ως τώρα στά «Ναυτικά Χρονικά» στά όποία απευθυνόταν και κοινοποιήθηκε μόνο στο πλοίο FEAX όπου την παρέλαβε ό κ. Χαλκιδας):

‘Απαντώντας στην από 28.3.85 έπιστολή πού έστειλαν στο περιοδικό σας ναυτικοί του πλοίου ΦΙΓ ΦΑΙΑΞ ή όποία κοινοποιήθηκε και στο γραφείο του κ. ‘Υφυπουργού Οικονομικών, σας παρακαλούμε να πληροφορήσετε τούς ενδιαφερόμενους τά εξής σχετικά μέ τά θέματα τά όποία αναφέρουν στην έπιστολή τους:

‘Η μη δυνατότητα χρησιμοποίησης του Ι-δου ποσού συναλλάγματος, θεσπίστηκε, ύστερα από την επέκταση των φορολογικών διευκολύνσεων των ναυτικών, μέ τό σκεπτικό ότι δέν ήταν λογικό ούτε δίκαιο να χορηγείται διπλή απαλλαγή για τό ίδιο ποσό συναλλάγματος, ιδίως αν λάβει κανείς υπόψη του ότι ένα από τά κίνητρα για την επέκταση των φορολογικών απαλλαγών ήταν ή εισαγωγή συναλλάγματος.

‘Όσον αφορά δέ τίς νέες διατάξεις πού θεσπίστηκαν για τούς μετοικούντες, αυτές έγιναν κατ’ έφαρμογή σχετικών πράξεων της ΕΟΚ (όδηγία — Κανονισμός) οι όποιες δέν περιλάμβαναν τούς ναυτικούς μεταξύ των προσώπων στα όποια θα πρέπει να χορηγούνται οι προβλεπόμενες απ’ αυτές απαλλαγές.

Ε.Υ.

‘Ο Διευθυντής
Δ. ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ

‘Αθήνα, 6.5.85

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΟΥ ΝΑΤ

‘Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Μετά μεγάλης σχετικώς χαράς, διαβάσαμε στο εγκριτον περιοδικό σας της 1.7.85, ότι οι συντάξεις των ναυτικών δέν κινδυνεύουν παρά την χρεωκοπία του ΝΑΤ και αναφέρω σχετικής χαράς διότι όπωσδήποτε ή κατάρρευση του ΝΑΤ μās στεναχώρησε αν και ήταν κάτι, τό όποιο από καιρό περιμέναμε.

‘Ενώ όμως το ΝΑΤ χρεωκόπησε οι πλοίαρχοι έχουμε μία μεγάλη πικρία για τό ότι μέχρι σήμερα παρά τίς ύποσχέσεις πολλών εξακολουθούμε να παίρνουμε σύνταξιν (ΑΝΩΤΕΡΗ) τό 62% του βασικού μισθού ή τό 41% επί του μισθού πού γίνονται οι κρατήσεις και ό όποιος είναι ό πραγματικός μισθός του έν ενεργεία πλοίαρχου, ένω όλοι οι ‘Ελληνες παίρνουν τό 80% (ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΙ — ΣΤΡΑΤΙΩΤΙΚΟΙ — ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ — ΟΤΕ — ΔΕΗ κτλ.).

‘Αλλά ένω τό ΝΑΤ χρεωκόπησε εξακολουθούν να συμβαίνουν τά εξής παράδοξα:

1) Οι εισφορές πλοιοκτητών και ναυτικών εύρίσκονται, σε χαμηλά επίπεδα.

2) Πολλοί παίρνουν σύνταξιν χωρίς να έχουν εισφέρει τίποτα στο ΝΑΤ.

3) Χιλιάδες συνταξιούχοι λόγω αναπηρίας ένω οι περισσότεροι είναι υγιείς.

4) Οι προερχόμενοι από την άκτοπλοία παίρνουν σύνταξιν ποντοπορων.

5) ‘Εκατοντάδες μέ δίπλωμα πρακτικού Πλοίαρχου και μηχανικού κάνοντας 2-3 χρόνια τόν κυβερνήτην σε μικρά σκάφη και κότερα παίρνουν σύνταξιν Πλοίαρχου ποντοπόρων, τό αντίθετο, άτομα μέ δίπλωμα πλοίαρχου ένω δέν έχουν κάνει ποτέ τόν Πλοίαρχον και τό ΝΑΤ δέν έχει εισπράξει εισφορές πλοίαρχου, παίρνουν σύνταξιν Πλοίαρχου.

6) ‘Εκατοντάδες συνταξιούχοι εργάζονται ένω θα έπρεπε ή να διακόπτεται ή σύνταξις τελείως ή κατά τό ήμισυ.

7) Ουδέποτε τό κράτος έχει βοηθήσει τό ΝΑΤ ένω εισπράττει συνάλλαγμα έν αντιθέσει μέ τό ΙΚΑ και άλλα ταμεία.

Και τέλος εάν και μετά τά ανωτέρω, εάν έφαρμασθούν, δέν επέλθει οικονομική εύρωστία στο ΝΑΤ, πρέπει να όμολογήσουμε ότι μέ τά σημερινά δεδομένα οι ναυτικοί εξέρχονται μικροί (σχετικώς νέοι) στην σύνταξιν. Κατά την γνώμη μου χωρίς να είμαι ειδικός νομίζω οι προερχόμενοι από τά ποντοπόρα να παίρνουν σύνταξιν στα 52-53 χρόνια ηλικίας, από άκτοπλοϊκά και κότερα στα 54-55 και οι άρχιπλοίαρχοι και άρχιμηχανικοί στα 56-57 και έφ’ όσον βεβαίως έχουν τά υπό του νόμου όριζόμενα έτη ύπηρεσίας σε πλοία ή σε γραφεία έφοπλιστικά.

Αυτές είναι προσωπικές μου γνώμες και πιθανόν άλλοι πιδ ειδικοί να έχουν να προτείνουν άλλες πιδ ριζοσπαστικές λύσεις. Πάντως τό ΝΑΤ τό όποιο έχει ίδρυθεί πρό 123 έτών πρέπει να συνεχίσει να υπάρχει κι οι πραγματικοί ναυτικοί να παίρνουμε λογικές και δίκαιες συντάξεις ύστερα από 26 χρόνια στα βαπόρια εκ των όποιων 18 χρόνια ως πλοίαρχοι.

Σας χαιρετώ εύχόμενος
καλό καλοκαίρι

Γ. ΠΟΛΕΜΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Στενιές ‘Ανδρου, 4.7.85



ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

‘Ανακοινώνουμε προς τούς κ.κ. ‘Εφοπλιστάς, φίλους και συνεργάτας ότι ή ναυτιλιακή κρίση μās αναγκάζει να μεταφερθούμε στην παρακάτω διεύθυνση, ένω παράλληλα διατηρούμε την αποθήκη τράνζιτο του ΟΛΠ.

ΝΕΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: ‘Ιωάννου Ζερβού 10 — 153 00 ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 8593731 - 8593503 — Α.Ο.Η. 0221-98710
ΤΑΧΥΔΡ. ΘΥΡΙΣ: 802 49 Πειραιάς

Μέ τά στοιχεία πού προσπάθησα να είναι όσο τό δυνατόν πιδ συγκεκριμένα σ’ αυτό τό γράμμα μου, γίνεται φανερό, σε κάθε εύσυνειδητο και καλοπροαίρετο άναγνώστη σας, μία τεράστια άδικία πού παρουσιάζεται μεταξύ δύο ειδικοτήτων αξιωματικών ΦΙΓ πλοίων πάνω από 4.500 τόννους d.w.

Είμαι βέβαιος ότι έλάχιστοι θα είναι οι άναγνώστες σας πού άγνοούν ότι στα παραπάνω πλοία οι ‘Αξιωματικοί διαιρούνται σε βαθμούς Α’, Β’ και Γ’ τάξης.

‘Ετσι και στο Μηχανοστάσιο διακρίνουμε τόν Μηχανικό Α’ Τάξης προϊστάμενο του Τμήματος αυτού.

Στόν ‘Ασύρματο του πλοίου την θέση του Προϊσταμένου κατέχει ό ‘Ασυρματιστής Α’ Τάξης.

Μέ τά πρώτα αυτά στοιχεία φαίνεται καθαρά ότι ό Μηχανικός Α’ και ό ‘Ασυρματιστής Α’, έφ’ όσον και οι δύο ανήκουν στους ‘Αξιωματικούς του πλοίου, έφ’ όσον και οι δύο διακρίνονται μέ τόν βαθμό Α’ Τάξης και έφ’ όσον και οι δύο διακρίνονται μέ τόν βαθμό Α’ και έφ’ όσον και οι δύο είναι οι μόνοι ούσιαστικά υπεύθυνοι στα Τμήματά τους, θα έπρεπε και οι δύο αυτοί αυτοί ‘Αξιωματικοί να τυχαίνουν της ίδιας οικονομικής απολαβής, τουλάχιστον στόν βασικό τους μισθό, άνεξάρτητα των έπιδομάτων του καθ’ ενός σύμφωνα μέ την ειδικότητά του.

Σήμερα όμως, Κύριε Διευθυντά, παρ’ όλο ότι και στους δύο έχει αποδώσει ή Πολιτεία τόν βαθμό Α’ Τάξης (τό γράμμα Α αναγράφεται κεφαλαίο και στα δύο διπλώματα), παρ’ όλο ότι έχει αποδοθεί ή εύθύνη του Προϊσταμένου και στους δύο, παρ’ όλο πού και οι δύο ανήκουν στην Τάξη των ‘Αξιωματικών του Πλοίου, έν τούτοις διαφέρουν άφάνταστα στο ύψος του βασικού τους μισθού.

Για όσους άναγνώστες άγνοούν αυτή τη διαφορά τους πληροφορώ ότι ό βασικός μισθός του Α’ Μηχανικού είναι 133.195 δρχ. ένω ό αντίστοιχος βασικός του Α’ ‘Ασυρματιστού είναι 68.135 δρχ.

‘Ετσι βλέπει ό καθένας μία διαφορά μεταξύ όμοιοβάθμων αξιωματικών ίδιων προσόντων, αποφοίτων ίδιων ‘Ανωτέρων Σχολών, χαρακτηριζόμενων και των δύο Προϊσταμένων στο πλοίο, διαφορά ή όποία φθάνει τίς 65.060 δρχ. μηνιαίως, στο βασικό τους μισθό.

Παρ’ όλα τά πιδ πάνω αναφερόμενα οι ‘Ασυρματιστές Α’ υποβιβάζουν έαυτούς κατά ένα βαθμό από τούς Μηχανικούς Α’.

Δυστυχώς όμως και μετά την αποδοχή μας αυτή ενώ θα έπρεπε οι βασικοί μας μισθοί να διαφέρουν νόμιμα πλέον όσο και μεταξύ δύο άλλων 'Αξιωματικών, που κι αυτοί διαφέρουν μεταξύ τους κατά ένα βαθμό, όπως μεταξύ Β' Γ' Μηχανικού ή Β' Γ' Πλοιάρχου, όπου εδώ η διαφορά στους βασικούς μισθούς είναι μόνο 8.875 δρχ. εν τούτοις η διαφορά Α' Μηχανικού και Α' 'Αστυματιστού παραμένει πάντα 65.065 δρχ.

'Επιτρέψτε μου, κύριε Διευθυντά, να ρωτήσω κάθε εύσυνετο δότο αναγνώστη της σελίδας αυτής καθώς επίσης και κάθε αρμόδιο επί του θέματος κρατικό φορέα να μου απαντήσει δημόσια: Σέ πού τομέα εργασίας εργαζόμενος εάν εργάτης ή εάν επιστήμονας, εάν στρατιώτης ή εάν στρατηγός, εάν απλός Έλληνας πολίτης ή εάν ύπουργός κλπ. λαμβάνει σήμερα μόνο για βασικό μισθό 133.195 δρχ. που παίρνει ο Α' Μηχανικός (σχετικά με Α' Πλοίαρχο δεν γίνεται λόγος διότι δεν συμπεριλαμβάνεται στους 'Αξιωματικούς του πλοίου εάν αντιπρόσωπος πλοιοκτήτου και εάν διοίκηση).

'Η λογική απάντηση στην ερώτησή μου είναι ότι μέσα στις 133.195 δρχ., που τυπικά χαρακτηρίζονται τα χρήματα αυτά εάν βασικός μισθός Α' Μηχανικού ουσιαστικά στο ποσόν αυτό, έχουν ενσωματωθεί και οι μηνιαίες υπερρωρίες του καθώς και κάποιο επίδομα εξ αιτίας της θέσης του εάν προϊστάμενος σε τμήμα του πλοίου.

Αυτό άκριβως τό βρίσκουν πολύ λογικό και οι 'Αστυματιστές για τόν συναδελφούς τους Α' Μηχανικό, ότι δηλαδή δικαιολογημένα παίρνει τό πού πάνω ποσόν με τή διαφορά όμως ότι μέσα σ' αυτό συνυπάρχουν και άλλες αποδοχές εκτός του βασικού μισθού.

Κατά τόν ίδιο τρόπο είναι δυνατόν ή Πολιτεία, μέσω του 'Υπουργείου 'Εμπορικής

Ναυτιλίας και της Πανελληνίας Ναυτικής 'Ομοσπονδίας, να διαμορφώσει ένα βασικό μισθό και για τόν Α' 'Αστυματιστή μέσα στον οποίο Β.Μ. να ενσωματωθούν και τά δύο επιδόματα που λαμβάνει μηνιαίως ή μέρος των μηνιαίων υπερρωριών του με την προϋπόθεση όμως ότι μετά την ενσωμάτωση αυτή ο καινούργιος βασικός μισθός για τόν Α' 'Αστυματιστή να είναι μόνον κατά 8.875 δρχ. χαμηλότερος του συναδέλφου του Α' Μηχανικού και όχι 133.195 δρχ. που είναι σήμερα, όπως επίσης και τό σύνολον των αποδοχών του Α' Μηχανικού να παραμένει με την ίδια διαφορά που είναι σήμερα έναντι του Α' 'Αστυματιστού.

'Όλα τά παραπάνω, κ. Διευθυντά, έχουν, ιδιαίτερη σημασία, διότι ως γνωστό τό ύψος στη συνταξιοδότηση κάθε μέλους στο πλοίο εξαρτάται από τόν βασικό μισθό στην είδικότητά τους.

Μέ τά σημερινά δεδομένα ο 'Αστυματιστής, αν και κάτοχος διπλώματος Α' Τάξης έχει εξομοιωθεί με βασικούς μισθούς Β' Τάξης συναδέλφων του μέσα στο πλοίο και οι οποίοι δεν ενδιαφέρονται για την αύξηση στους Β.Μ. εύρισκόμενοι σε προαγωγικό στάδιο δεδομένου ότι πρόκειται να συνταξιοδοτηθούν στον επόμενο τους βαθμό (Β' ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ — Β' ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ).

Σχετικά όμως με τόν Α' 'Αστυματιστή αυτός πρόκειται να συνταξιοδοτηθεί με βασικό μισθό ύψους 68.135 δρχ. όπως είναι σήμερα εάν μή εύρισκόμενος πλέον σε προαγωγικό στάδιο.

Πολύ θα ήθελα να γνωρίσω, κ. Διευθυντά, πώς εξηγούν οι αρμόδιοι φορείς την διαφορά των 65.060 δρχ. μεταξύ βασικών μισθών Α' Μηχανικού και Α' 'Αστυματιστού όταν μεταξύ Α' 'Αστυματιστού και Καθαριστού ή Θερμαστού ή διαφορά βασικών μισθών είναι μόνο 21.000.

Κύριε Διευθυντά, θα πρέπει κατά διαστή-

ματα έστω, ή λογική και ή αντικειμενική κρίση να μάς διακρίνει και μάλιστα όταν οι απόφασεις μας πρόκειται να επηρεάσουν για όλόκληρη ζωή πλήθος εργαζομένων, αποφάσεις που πρέπει να βγαίνουν με γνώμονα μόνο την όρθή και άνεπηρέαστη κρίση και για τόν κλάδο της απομαχίας μέσα στα πλαίσια της κοινωνικής δικαιοσύνης για τήν οποία τά τελευταία τέσσερα χρόνια τόσος αγώνας γίνεται και τόσες ύποσχέσεις έχουν άκουσθεί.

Εύχαριστώ για τήν φιλοξενία στο περιοδικό σας.

Μέ πολύ έκτίμηση

ΘΑΝΟΣ Φ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ
'Αστυματιστής Α' Ε.Ν.

Nordenham, 29 'Ιουνίου 1985

ΝΑ ΒΡΑΒΕΥΟΝΤΑΙ ΟΙ ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα στο περιοδικό σας της 15ης Μαΐου τό άρθρο του κ. Χρήστου Ντούνη «Ένα φωτεινό παράδειγμα». Θέμα πολύ ενδιαφέρον, πάντα επίκαιρο που έγγιζει όλον τόν ναυτιλιακό κόσμο και σε εύρύτερη έννοια καταξιώνει αποδεδειγμένες αξίες μέσα στο κοινωνικό σύνολο.

Συγκεκριμένα αναφέρεται ή βράβευση του επιθεωρητού του AMERICAN BUREAU OF SHIPPING κ. Τζών Φ. Μπόρουμ για τις διακεκριμένες ύπηρεσίες που προσέφερε καθ' όλη τήν διάρκεια της σταδιοδρομίας του στον έν λόγω νηογνώμονα. 'Η βράβυσή του έγινε από τήν 'Ακαδημία του KING'S POINT των ΗΠΑ απ' τήν οποία απέφοιτσε το 1944.



seastar navigation

PIRAEUS OFFICE
Ship Managers/Operators
Seastar Navigation Co Ltd

2 Efplias Street
185 37 Piraeus

TEL: 4528417/8 4523684
TELEX: 211449 241218SENA GR
CABLES: SEASTAR PIRAEUS

LONDON OFFICE
Chartering brokers
Seastar Navigation Ltd

145 Minories
London EC3N 1NH

TEL: 4884922/3
TELEX: 896142 SEANAV G
CABLES: SEANAVIG LONDON EC3

‘Ο έν λόγω άρθρογράφος χρησιμοποιεί ως σημείο αναφοράς την αναφερθείσα βράβευση και ύστερα από μία έμπεριστατωμένη ανάλυση εισηγείται την καθιέρωση βραβείων για βράβευση αξιών που έχουν σχέση με την ναυτιλία.

Είναι γεγονός ότι η ναυτιλία, ό έφοπλισμός και οι ναυτικοί μας όταν απασχολούνται έφημερίδες και γενικά τον τύπο των απασχολούν πάντα με συνταρακτικά γεγονότα που είναι συνήθως αρνητικά όπως ναυαγήσεις, πειρατία, λαθρεμπόριο και τόσα άλλα γεγονότα που έρεθίζουν την φαντασία του πάντα περίεργου αναγνώστη. ‘Ετσι μās συνήθισαν, έτσι και έμείς δυστυχώς αφήνουμε την πληροφορηση να διοχετεύεται μέσα από αυτά τα άχνάρια.

Δέν είναι όμως τά πράγματα έτσι. ‘Η ναυτιλία και ό κόσμος που ασχολείται γύρω από την θάλασσα προσφέρει πολλά. Καί είδικά ό ναυτικός που στην ενάσκηση του καθηκόντος συναντά πολλάπλους κινδύνους, προσφέρει τόσα πολλά που μερικές φορές

καμμία ύλική άμοιβή δέν μπορεί να ανταμείψει. Πόσες φορές ναυτικός με κίνδυνο της ζωής του δέν έσωσε από βέβαιο θάνατο κάποιον ναυαγό; Πόσες φορές δέν άνέσυρε από κάποιο τάνκι συνάδελφό του σώζοντας τον από βέβαιο θάνατο, κινδυνεύοντας να πάθει και αυτός τό ίδιο;

Αυτά και πολλά άλλα παραδείγματα μαρτυρούν την αὐτοθυσία του ‘Ελληνα ναυτικού που έχουν μοναδικό κίνητρο τον ανθρωπισμό του. Πολλές όμως είναι και οι περιπτώσεις της συμβολής των ‘Ελλήνων ναυτικών που έν καιρῶ πολέμου σπάζοντας τον έχθρικό κλοιό έσήλασαν ή έξήλασαν από τά χωρικά ύδατα της χώρας μας ή κάποιες συμμάχου χώρας για να προσφέρουν τίς υπηρεσίες τους στις κρίσιμες αυτές στιγμές.

‘Επειδή αυτές οι ένέργειες του ‘Ελληνα ναυτικού είναι υπεράνω χρημάτων και άλλων φιλοδοξιών αλλά ταυτόχρονα αποτελούν φωτεινό παράδειγμα για τούς συναδέλφους τους, θά πρέπει ή Πολιτεία, κάποιο ίδρυμα ή οργανισμός — που έχει σχέση με

την θάλασσα — να αναλάβει τό έπισφράγισμα της αναγνωρίσεως των πράξεών του και την επαγγελματική καταξίωσή του. Μπορεί δε τούτο να επεκταθεί σε βραβεύσεις ανθρώπων που προσφέρουν τόσα πολλά στην συναλλαγατοφόρο έλληνική ναυτιλία, στην αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και στην προβολή και επαγγελματική καταξίωση των ανθρώπων που ασχολούνται με την ναυτιλία και μέσω αυτών συμβάλλουν στο κοινωνικό σύνολο.

Πρέπει να γίνει ή άρχή. Πρέπει να καθιερωθούν βραβεία.

Εύχαριστώ για την φιλοξενία.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς, 11.7.85

‘Η διάσπαση του Y.E.N. και ή ύπαγωγή του Λ.Σ. σε άλλο φορέα

‘Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Στόν ήμερήσιο αλλά και στόν περιοδικό τύπο βλέπουν καθημερινά σχεδόν τό φῶς της δημοσιότητας είδήσεις, σχόλια, κρίσεις και απόψεις γύρω από την τύχη του ‘Υπουργείου ‘Εμπορικής Ναυτιλίας (YEN) και του Λιμενικού Σώματος (ΛΣ) σάν όργανο διοίκησης που τό επανδρώνει. Οι υπόψη πληροφορίες άνεξάρτητα από την προέλευσή τους δημιουργούν πολλά έρωτηματικά και εύλογες άπορίες τόσο στο ναυτιλιακό κόσμο όσο και στο εύρύτερο κοινό για τό τί συμβαίνει μ’ αυτό τον τόσο σημαντικό αλλά και άμφιλεγόμενο φορέα, άφου από τό σύνολο των δημοσιευμάτων βγαίνει άβιαστα το συμπέρασμα ότι κρίνεται τό μέλλον του, όπως και των ανθρώπων που τό υπηρετούν.

Τό σπουδαίο αλλά συνάμα και περίεργο στην προκειμένη περίπτωση είναι ότι τό ‘Υπουργείο αυτό, που τονίζει την αυτοσύνη της χώρας, είναι καθαρῶ δημιουργήμα της έλληνικής πραγματικότητας και όχι υιοθέτημα άλλοδαπής πρωτοβουλίας ή άντιγραφή ξένου πρότυπου. Κατόρθωσε έναρμονίζοντας κατά τό καλύτερο δυνατό τρόπο τούς συντελεστές της παραγωγής και έξουδετερώνοντας με άπόλυτη θά λέγαμε έπιτυχία τίς άντιθέσεις που είναι φυσικό να δημιουργούνται σε μία έλεύθερη οικονομία μεταξύ έργοδοτών έφοπλιστών και έργαζομένων ναυτικών άποκατέστησε στόν τομέα αυτό την έμπιστοσύνη προς τό κράτος και δημιούργησε τό κατάλληλο κλίμα με στενή συνεργασία με τούς δύο αυτούς παράγον-

τες, τοποθετώντας τά θεμέλια για την πρόοδο και την ανάπτυξη της λαμπρής ‘Ελληνικής Ναυτιλίας. ‘Επέδειξε έτσι τό YEN με την έπιτυχημένη στελέχωσή του από τό Λ.Σ. έξαιρετική αξιοπιστία στο έργο που ή πολιτεία του έμπιστεύτηκε. Αυτό τό άποδεικνύουν άλλωστε τά πολυάριθμα αίτήματα από διάφορες χώρες, όπως ‘Αγγλία, ‘Ισπανία, ‘Ιαπωνία, Αίγυπτο, Μάλτα κ.α., για πληροφόρηση σχετικά με την οργάνωση και τη στελέχωση του ‘Υπουργείου αυτού που είναι πρωτοποριακό στο είδος του και έμφαντικό για τό γόητρο της ‘Ελλάδας για να χρησιμοποιηθεί σάν πρότυπο. ‘Εξάλλου ή ίδια ή Γαλλία με παρομοιώδη παράδοση στη δημόσια διοίκηση, μόλις επί Προεδρίας Μιττεράν ίδρυσε τό ‘Υπουργείο Θαλάσσης περιλαμβάνοντας σ’ αυτό τίς άρμοδιότητες του δικού μας YEN και έπιπλέον την άλιεία και τούς φυσικούς πόρους.

Πρέπει λοιπόν να υποθέσουμε ότι τό YEN εάν βρισκόταν σε άλλη χώρα για

τούς παραπάνω λόγους θά έχαιρε της άκρας έκτίμησης, έμπιστοσύνης, αναγνώρισης, προστασίας και είδικής μέριμνας για τά όσα μέχρι σήμερα έχει έπιτελέσει στο χώρο αυτό και θά άποτελούσε την υπερηφάνεια της διοίκησης της.

‘Εξ αίτίας όμως κάποιου «Κακού Δαίμονα» άς τον ονομάσουμε έτσι, από τότε που ιδρύθηκε βρίσκεται στο προσκήνιο μιάς τελείως άδικαιολόγητης κρίσης διάρκειας, άπόλυτα τεχνικής, λαμβάνοντας υπόψη σάν κριτήριο τίς περιγαμηνές που έχει να έπιδείξει μέσα από τό πέραςμα του χρόνου που όχι μόνο δέν δικαιολογούν την κατάσταση αυτή αλλά δημιουργούν πολλές και εύλογες άπορίες στόν άντικειμενικό παρατηρητή.

‘Ισως αυτό να όφείλεται στο γεγονός ότι τό YEN άσκει έξουσίες που έχουν σχέση με άμεσα και σημαντικά συμφέροντα και αυτό δημιουργεί πολλές φορές δυσaráσκείες σε ένδιαφερόμε-

ΠΤΥΧΙΟΥΧΟΣ ΤΟΥ LONDON SCHOOL OF FOREIGN TRADE
(BUSINESS IN SHIPPING) ΜΕ ΠΡΟΫΠΗΡΕΣΙΑ
ΣΕ CHARTERING DEPARTMENT

ΖΗΤΕΙ ΑΝΑΛΟΓΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΗΛΕΦ.: 6599370 — 6593915

νους. "Ισως γιατί η ναυτιλία μας εξακολουθεί να είναι τό μόνο ζωτικό κομμάτι της 'Εθνικής μας Οικονομίας και της φυσικής μας ύπαρξης, μιά και τό διεθνές εμπόριο πού αποτελούσε τή δεύτερη πηγή εύρωστίας και οικονομικής δράσης χάθηκε πρόωρα μετά τίς ανακατατάξεις πού έπακολούθησαν τόν πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Τουλάχιστον αυτά διδάσκει ή 'Ιστορία μας. Μέσα από τό δίπτυχο αυτό θά μπορούσε νά λειτουργεί κατάλληλα και νά υποσκάπτει και ύπονομεύει τίς βάσεις αυτού του θεσμού. Σήμερα λοιπόν φθάσαμε στό σημείο τό μοναδικό και πετυχημένο κομμάτι τής δημόσιας διοίκησης πού υπάρχει στή χώρα μας γρήγορο, αποτελεσματικό, παραγωγικό και αποδοτικό νά τίθεται γιά μιά ακόμη φορά ύπό κρίση και άμφισβήτηση.

Ποιές όμως παράμετροι διερωτάται κανείς ύπείσρχονται και συντηρούν επί τόσες δεκαετίες αυτήν τήν απaráδεκτα ανώμαλη κατάσταση γιά τό YEN και το Λ.Σ. 'Η πλημμελής έννημέρωση των άρμόδιων πολιτικών παραγόντων τής εκάστοτε συμπολίτευσης και αντίπολίτευσης; 'Η έπιρροή κακών συμβούλων; 'Η διαβολή και ό φθόνος ποικίλων παραγόντων συνηθισμένο φαινόμενο τής έλληνικής πραγματικότητας πού εκμεταλλεύονται τήν κακή έξωθεν μαρτυρία όρισμένων στελεχών του Λ.Σ.; 'Η ύπονόμηση από έχθρικά διακείμενους έξωτερικούς παράγοντες μεταξύ των όποιων μπορεί νά συγκαταλέγονται και οι άνταγωνιστές.

'Η άδυναμία προβολής του έργου του από τό ίδιο τό YEN και τό Λ.Σ.; 'Η άδιαφορία του έφοπλιστου παράγοντα και του ναυτεργατικού δυναμικού; 'Η έπιπόλαιη και χωρίς προοπτικές αντιμετώπιση σοβαρώτατων ύποθέσεων πού χαρακτηρίζει σε πολλές περιπτώσεις τήν 'Ελληνική μας πρακτική;

Δυστυχώς άναζητώντας κανείς όλους εκείνους τούς κύριους λόγους αυτής τής άσυγχώρητης διαιώνισης τής εκκρεμότητας μπορεί νά πελαγοδρομήσει. 'Η κατάσταση όμως συνεχίζεται, παραμένει σοβαρή, διογκώνεται και γίνεται όξύτερη.

"Ετσι μέ τό δεδομένο αυτό πού υπάρχει σήμερα και συντηρείται άδρανοποιούνται και παραλύουν οι ύπηρεσίες

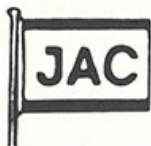
του YEN κάτω από ένα καθεστώς άβελιότητας και άμφισβήτησης γνώσεων, Ικανοτήτων και πολύτιμης έμπειρίας πού άποκτήθηκε από τή μακρά παράδοση μέ κόπους και πολυποικίλες θυσίες. Καί τό χειρότερο σταματάει κάθε πρόοδος, σχεδιασμός και όργάνωση και φέρνει πολλά χρόνια πίσω τόν στρατηγικό αυτό γιά τήν οικονομία μας φορέα. 'Αλήθεια πώς μπόρεσε τό YEN και τό Λ.Σ. μέσα από τόσες αντίξοότητες και δυσκολίες νά φθάσει σε τέτοια ύψη άξιοπιστίας; Στίς μέρες μας παρά τήν κρίση πού μαστίζει τήν παγκόσμια ναυτιλία και φυσικά και τή ναυτιλία μας άφου δραστηριοποιείται άποκλειστικά στό διεθνή χώρο, μέ συνέπεια τή ραγδαία μείωση τής έλληνικής σημαίας, στό στερέωμα τής άποσταθεροποίησης του YEN και του ΛΣ μεσουρανει καινούργιο δόγμα πολύ πιό περίεργο και επικίνδυνο από εκείνα του παρελθόντος πού ήθελαν τό ΛΣ είτε μέ άργυρά γαλόνια και κουμπιά, είτε χωρίς τή στολή του κλπ. Πώς μπορούν νά χαρακτηρισθούν οι προθέσεις εκείνες σήμερα; Τώρα γίνεται προσπάθεια ύπαγωγής του Λ.Σ. στό 'Υπουργείο Δημόσιας Τάξης παρουσιάζοντας έτσι τό ΛΣ σαν άστυνομικό σώμα παραγνωρίζοντας τελείως τή μοναδικότητα και τήν Ιδιομορφία του.

Τί κρύβεται όμως πίσω από μιά τόσο φαινομενικά άθώα είσήγηση; Καί τό πρώτο βήμα έγινε μέ τή μισθολογική ύπαγωγή των στελεχών του σ' εκείνη των σωμάτων άσφαλείας. 'Η τυπική ύπαγωγή θά έπακολουθήσει μέ κάποιο περί 'Υπουργείων νομοθέτημα και τό άποτέλεσμα θά είναι τό ΛΣ νά εμφανίζεται σαν κομμάτι τής 'Ελληνικής 'Αστυνομίας εύάλωτο σε διαβολές όπως εκείνη τής άστυνόμησης τής ναυτιλίας, πράγμα πού θά ήταν άσύνητο και δέν θά γινόταν δεκτό σε καμία περίπτωση είτε από τήν πλευρά των έφοπιστών είτε από τό μέρος των ναυτικών μας. 'Ακόμη σαν πολιτική πράξη θά κρινόταν άστοχη άφενός γιατί ύποβαθμίζει τό YEN και άφετέρου γιατί θά εμφάνιζε τήν ναυτιλία νά άστυνομεύεται πράγμα απάράδεκτο γιά Ιδιωτικό τομέα μέ διεθνή δραστηριότητα. Καί τέτοια δείγματα έχουν κατά το παρελθόν έπισημανθεί σε συζητήσεις στή βουλή παρά τό γεγονός ότι ούδέποτε τό Λ.Σ. έμφανί-

στηκε είτε ούσιαστικά είτε τυπικά σαν σώμα άσφαλείας. "Ετσι θά σημάνει ή άρχή του τέλους τής διαλύσεως του διότι δέν θά υπάρχουν παρατέρα περιθώρια προστασίας του άφου θά είναι εκτεθειμένο σε πάσης φύσεως πολεμική.

Θεωρείται λοιπόν χρήσιμο και αναγκαίο νά διευκρινιστεί ή άστυνομική άρμοδιότητα του Λ.Σ. στα πλαίσια του δλου θεσμού, ώστε νά πάψει νά ύπάρχει τό έπιχείρημα τής έλλειψής έννημέρωσης και έτσι νά προλάβει τά γεγονότα και νά μή όδηγηθεί ή δλη ύπόθεση μέ πεπλανημένα συμπεράσματα σε άποφάσεις και άδιέξοδα πού θά ζημιώσουν θά άπογοητέψουν και τελικά θά κατευθύνουν σε άναθεωρήσεις και ύπαναχωρήσεις μέ ύψηλό τίμημα.

Είναι γεγονός άναμφισβήτητο ότι στό YEN ύπάρχει Διεύθυνση Λιμενικής 'Αστυνομίας, όπως έπίσης είναι πραγματικότητα ότι μέσα από τήν Διεύθυνση αυτή και τίς περιφερειακές ύπηρεσίες του YEN δηλ. τά Λιμεναρχεία, άσκοούνται γενικής φύσεως άστυνομικά καθήκοντα, μέσα στους περιορισμένους χώρους των λιμανιών καθώς και στίς έλάχιστες ναυπηγικές και ναυταθλητικές εγκαταστάσεις, όπως προβλέπεται από τό νόμο. Καί τά άστυνομικά αυτά καθήκοντα του Λ.Σ. έφόσον συνδέονται άποκλειστικά μέ τόν έδαφικό χώρο του λιμανιού είναι άντιστοιχα μέ εκείνα τής έλληνικής άστυνομίας. Καί οι άστυνομικές αυτές άρμοδιότητες από τή φύση τους και τήν άμεση έπαφή τους μέ τό εύρύ κοινό πού ταξιδεύει μέ τά πλοία γίνονται εύκολα άντιληπτές και πολλές φορές προβάλλονται από τίς έφημερίδες, μέ τήν εύκαιρία διάπραξης κάποιου άδικήματος. Τό γεγονός αυτό άλλα και ή όνομασία του Λιμ. Σώματος και του Λιμενοφύλακα, πού δέν άποδίδουν τήν πραγματικότητα, σε άντιστοιχία μέ εκείνη άστυνομικό σώμα — άστυφύλακας μέ άναλογική έρμηνεία, εύκολα οδηγούν τόν οίονδηποτε σε παραπλάνηση και παραγνώριση τής πραγματικότητας, γιατί οι άρμοδιότητες του Λ.Σ. δέν σταματούν στό λιμάνι, άλλα επεκτείνονται και στα πλοία πού μέ τήν εύκαιρία του κατάπλου τους σ' αυτό έξυπηρετούνται. Καί έδω τό ζήτημα διαφοροποιείται και ή άστυνόμηση προκειμένου γιά τό πλοίο μετουσιώνεται και γίνεται πολύμορφη.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

Η εξασφάλιση της τάξης και ασφάλειας στο πλοίο έρχεται σε δεύτερη μοίρα και εδώ προέχει πλέον η παρακολούθηση της καλής εφαρμογής των νόμων που αναφέρονται στην αξιοπλοΐα των πλοίων, κεφάλαιο τεράστιο και εξειδικευμένο, στην καλή επάνδρωση των πλοίων και στις συνθήκες εργασίας, στην εξασφάλιση της εργασιακής ειρήνης, στην διεκπεραίωση των οικονομικών υποθέσεων πρόνοιας των ναυτικών και γενικά στην γρήγορη και ακώλυτη επίλυση των πολυσύνθετων και ειδικών υποθέσεων του πλοίου (νομικών, οικονομικών, τεχνικών, διοικητικών κλπ.), βοηθώντας έτσι στις δυσκολίες του ανταγωνισμού.

Εδώ ακριβώς βρίσκεται επικεντρωμένο το ενδιαφέρον και ο κύριος δγκος της δράσεως των λιμεναρχείων, αφού το πλοίο σαν οικονομική μονάδα που είναι και επιτελεί μεταφορικό έργο δεσμεύει και απασχολεί τεράστια κεφάλαια και έχει για το λόγο αυτό ανάγκη από την εξασφάλιση ειδικής μεταχείρισης που μόνο το YEN και το ΛΣ μπορεί να προσφέρουν, γιατί όλες οι Υπηρεσίες του λειτουργούν σε 24ωρη βάση, ενώ όλα τα στελέχη του από τα κατώτερα μέχρι τα ανώτατα εκπαιδεύονται αποκλειστικά για το σκοπό αυτό και δοκιμάζονται καθημερινά σε όλους τους τομείς του YEN ξεκινώντας σαν μαθητές από την εργασία του ναύτη και μηχανοδηγού για να φθάσουν με τα ουσιαστικά και τυπικά προσόντα που διαθέτουν σε υπεύθυνους εισηγητές ζωτικών τομέων της ναυτιλίας ζυμωμένοι προηγούμενως με τις έγνωιες του άπλου ναυτικού και του πολυπράγμονα έφοπλιστή. Και το YEN όπως είναι γνωστό είναι επιφορτισμένο με ύψιστης σημα-

σίας για την ναυτιλία καθήκοντα που σε γενικές γραμμές αναφέρονται σε θέματα διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής και ασφαλούς ναυσιπλοΐας, σε αντικείμενα ναυτεργασιακής πολιτικής και εκπαίδευσης, σε υποθέσεις κοινωνικής πολιτικής και ύγείας των ναυτικών, σε αντίστοιχες υποθέσεις λιμενικής πολιτικής για την όρθολογική ανάπτυξη του λιμενικού δυναμικού και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Διαπιστώνεται λοιπόν ότι η δραστηριότητα του ΛΣ είναι άρρηκτα δεμένη και εξυπηρετεί πρώτιστα την πολιτική, οικονομική και κοινωνική συγκρότηση της ναυτιλίας και των συναφών με αυτήν τομέων των λιμανιών, την ναυπηγοεπισκευαστική υποδομή και τον θαλάσσιο περιβάλλον, οι δε αστυνομικές αρμοδιότητές του είναι έντελως δευτερεύουσας σημασίας και αξίας και συνδέονται κυρίως με το χώρο των λιμανιών.

Πώς λοιπόν μπορεί να παραμερίσει κανείς, να αντιπαρέλθει με προχειρότητα και να παραγνωρίσει όλα αυτά τα πολυάριθμα, σοβαρά, δύσκολα και εξειδικευμένα καθήκοντα του ΛΣ και προβάλλοντας τα περιορισμένα και άσημαντα συγκριτικά αστυνομικά καθήκοντα να τους δώσει τέτοια υπερβολική και παράλογη διάσταση ώστε να χαρακτηρίσει τόσο αυθαίρετα και τόσο εγωϊστικά το σώμα αυτό αστυνομικό και να το παράγει στο Υπουργείο Δημόσιας Τάξης; Ποιά ή θέση του Σώματος αυτού σ' αυτό το Υπουργείο; Ποιό σκοπό θα εξυπηρετεί; Πώς θα συντονιστεί και τί γνωρίζει προς θεού ο οικείος Υπουργός του; Εδώ κάτι δεν συνδέεται και το ΛΣ οδηγείται σε παρά φύσιν γάμου κοινωνία με τεράστιες και μακροπρόθεσμες δυσμενείς επιπτώσεις και προπάντων την

πιό ακατάλληλη και μακροπρόθεσμες δυσμενείς επιπτώσεις και προπάντων την πιο ακατάλληλη στιγμή που η Έλληνική Ναυτιλία χειμάζεται. Ο ιστορικός θεσμός που υπάρχει YEN — Ναυτιλία — ΛΣ ιδιόρρυθμος και ιδιότυπος με την ιδιαιτερότητα στα θέματά του που δεν μπορούν να απορροφηθούν από άλλο φορέα γιατί δεν είναι συναφή δεν επιδέχεται τέτοιου είδους μεταβολές και πειράματα γιατί πέτυχε τον αντικειμενικό του σκοπό φαινόμενο μοναδικό για την Έλληνική Δημόσια Διοίκηση. Ποιά αδήρητη λειτουργική ανάγκη επιβάλλει την αφαίρεση των αρμοδιοτήτων από το YEN και το ΛΣ και την ανάθεσή τους σε άλλους; και σε ποιους; υπάρχουν; Πώς θα δημιουργηθούν και πόσο χρόνο θα διαρκέσει το πείραμα και τό σπουδαιότερο πώς θα λειτουργήσει; Και πώς θα συντονιστεί; Από την άλλη πλευρά γιατί το YEN και το ΛΣ να υφίστανται αυτό τό μακροχρόνιο κατατρεγμό; Που θα οδηγήσει ή συντήρηση μιας τέτοιας ζωφερής για τό φορέα και για την ναυτιλία κατάσταση; Αυτά είναι αμείλικτα έρωτήματα που ζητούν υπεύθυνη απάντηση και αυτή είναι μία!! Τό κράτος να περιβάλλει τό δυναμικό και στρατηγικό αυτό τομέα της έθνικής μας ύπαρξης με την απαραίτητη έμπιστοσύνη και αγάπη αποκαθιστώντας τά πράγματα στη φυσική τους κατάσταση. Έτσι ένισχύοντας τον θά διευκολύνει τις παραγωγικές του δυνατότητες που είναι αξιολογότερες

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ
Δικαστής
Τοσίτσα 22 - Αθήνα

8, Ιουλίου 1985

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



HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

66 years
of ship classification activity

With 154 offices worldwide,
offers its services at the highest standards

Head office: 23 Akti Miaouli, 185-35 Piraeus, HELLAS
PHONES: 4177.632 - 4124.286, TELEX: 213464 HRS GR - 211564 HRS GR - 241149 HRS GR, CABLES: "HELREGSHIP"

Η ΒΕΝΕΤΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ

‘Η μακρά ναυτική ιστορία της Βενετίας και η σημερινή θέση της. ‘Η «φυσική συνέχεια του Σουέζ». Τό νησί και η ηπειρωτική ξηρά. ‘Ο μείζων λιμήν, τό Πόρτο Μαρίτιμο, Πόρτο Μαργκέρα και Πόρτο Σάν Λεονάρντο. Τό σχέδιο γιά μεταφορά στην ηπειρωτική στεριά και οι επιπτώσεις του.

‘Η κίνηση του λιμένος τό 1984.

Λίγοι τόποι του κόσμου μπορούν νά καυχηθούν γιά τή ναυτική τους ιστορία όπως ή θαυμαστή πόλη της Βενετίας, ή πασίγνωστη «βασίλισσα των θαλασσών». Σχεδόν επί πεντακόσια χρόνια, ανάμεσα στον 11ο και 16ο αιώνα ή Βενετία ήταν τό πρώτο λιμάνι όλόκληρης της Εύρώπης. ‘Η επιτυχία της βασίστηκε πάνω στο εμπόριο μέ τήν ‘Ανατολή και κυρίως τά μπαχαρικά γιά τά όποια έπαιξε τό ρόλο μιās γιγάντιας αποθήκης γιά όλη τήν υπόλοιπη Εύρώπη. ‘Η ανάγκη νά εκμεταλλευθεί και νά προστατεύσει τούς εμπορικούς δρόμους της έκανε τή Βενετία νά δημιουργήσει μιā «έθνικοποιημένη ναυπηγοβιομηχανία» πού στο άπώγειό της μπορούσε νά ναυπηγεί πολεμικά πλοία μέ ρυθμό ενός σκάφους κάθε λίγες ώρες.

‘Από τόν 15ο αιώνα οι τύχες της Βενετίας άρχισαν νά καταρρέουν. Τίς στρατιωτικές άπώλειες από τήν ‘Οθωμανική αυτοκρατορία άκολούθησε τό τέλος του βενετσιάνικου μονοπώλιου των μπαχαρικών, πού κατάργησε ό περίπλους της ‘Αφρικής άπ’ τό άκρωτήριο της Καλής ‘Ελπίδος, τόν όποιο ανακάλυψε ό Βάσκο ντέ Γκάμα. ‘Ενα άκόμα ισχυρό πλήγμα στο γόητρο της Βενετίας κατάφερε ή κάλυψη της ‘Αμερικής από τόν Χριστόφορο Κολόμβο, πού έστρεψε τήν προσοχή του κόσμου από τήν ‘Ανατολή πρós τή Δύση. ‘Αλλά τό τελικό πλήγμα ήρθε τό 1797, όταν ό Ναπολέων, πού στάθηκε ό «‘Ατίλας της Βενετίας» έβαλε τέρμα στη χιλιόχρονη ανεξαρτησία της. ‘Αργότερα ή Βενετία πέρασε στα χέρια των ‘Αψβούργων πρίν ένωθεί όριστικά μέ τήν ‘Ιταλία.

Περί τά τέλη του 18ου αιώνα ή Βενετία έπεκτάθηκε στην άπέναντι στεριά και στά μέσα της τελευταίας έκατονταετίας συνδέθηκε μέ λιθόστρωτο δρόμο. Σήμερα ή Mar-

ghera στην ηπειρωτική στεριά είναι μιā μεγάλη βιομηχανική περιοχή, ένα σημαντικό τμήμα του λιμανιού της Βενετίας και ό κύριος χώρος της επέκτασής της. ‘Η Βενετία παραμένει ένα από τά μεγάλα λιμάνια της ‘Ιταλίας, αλλά τά τελευταία χρόνια τό ενδιαφέρον της πόλεως ύποβαθμίστηκε από τή δραματική αύξηση του τουρισμού. Γιά νά άποκτήσει ξανά κάτι άπό τήν παλιά δόξα του λιμανιού της, προβάλλεται πάλι ή γεωγραφική θέση της σε σχέση μέ τήν ‘Ανατολή. Πράγματι ή Βενετία προσφέρει τό συντομώτερο δρόμο μεταξύ της Κεντρικής Εύρώπης και των χωρών της ‘Εγγύς, της Μέσης και της ‘Απω ‘Ανατολής, άποτελώντας κατά κάποιο τρόπο τή «φυσική συνέχεια» της διώρυγος του Σουέζ. Μολονότι τό έπιχείρημα αυτό έχει προβληθεί από άρκετά χρόνια, οι έφοπλιστές και οι φορτωτές δέν φαίνεται νά τό έλαβαν σοβαρά ύπόψη τους. ‘Ωστόσο ό Λιμενικός ‘Οργανισμός της Βενετίας πιστεύει ότι έχουν γίνει άρκετά ήδη — και θά γίνουν και άλλα άκόμα — ώστε νά άρθουν οι συνθήκες πού οδηγούν σ’ αυτή τήν άδιαφορία. Πιέζει επίσης τό ‘Ιταλικό ‘Υπουργείο Μεταφορών γιά καλύτερη όδική και σιδηροδρομική σύνδεση, ενώ ήδη θεωρείται πλεονέκτημα ότι τό λιμάνι συνδέεται μέ τή στεριά μέ ένα εύρύ δίκτυο διωρύγων.

‘Η ανάπτυξη του λιμένος της Βενετίας δέν είναι άναγκαία μόνο από εμπορική σκοπιά, αλλά άκόμα και γιά νά ανακόψει τήν ελάττωση του πληθυσμού της. Μέσα στα τελευταία 25 χρόνια ύπολογίζεται ότι ό πληθυσμός πού ζεί στη Βενετία κατρακύλησε από τίς 270 χιλιάδες στις 70-80 χιλιάδες, καθώς ή ανάπτυξη της βιομηχανικής περιοχής της Μαργκέρα τράβηξε πολύ κόσμο, ό όποιος στη συνέχεια εγκαταστάθηκε στο γειτονικό Μέστρε. Περίπου τήν ίδια

περίοδο ό τουρισμός, ως τμήμα της οικονομίας της πόλεως ύψώθηκε από 30% σε 70%. ‘Ενας τρόπος γιά νά μή καταστεί ή Βενετία ένα άπλό τουριστικό αξιοθέατο και νά μείνει μιā ζωντανή πόλη, είναι νά αύξηθούν οι δραστηριότητες του λιμανιού της και νά προσεχθούν οι άλυσιδωτές επιδράσεις τους στις σχετικές βιομηχανίες.

Οι ‘Αρχές του λιμένος, ό όποιος είναι έλεγχομένος από τό Κράτος, πιστεύουν ότι έχουν κάνει πολλά γιά νά ρυθμίσουν τά «του οικου τους», αλλά ή κυβερνητική λιμενική πολιτική δέν ευνόει τήν ανάπτυξη των λιμένων. Σήμερα ύπάρχουν κάπου 140 λιμάνια στην ‘Ιταλία, από τά όποια τά περισσότερα είναι πολύ μικρά και καθώς έχουν δική τους ανεξάρτητη διαχείριση, άπαιτούν συνεχώς κρατική χρηματοδότηση. Παράλληλα ή ευθύνη γιά τούς λιμένες είναι κατασπαρμένη σε πολλά ‘Υπουργεία (Δημοσίων ‘Εργων, Οικονομικών, ‘Εμπορικής Ναυτιλίας) έτσι ώστε νά δημιουργείται μιā άξεπέραστη γραφειοκρατία. ‘Επιβάλλεται λοιπόν όπως όλες οι λιμενικές άρμοδιότητες συγκεντρωθούν σε ένα ‘Υπουργείο και ή κρατική βοήθεια νά συγκεντρωθεί στους κύριους λιμένες της χώρας. Φέτος τό λιμάνι της Βενετίας ύστερα από δέκα έτών δυσκολίες κατάφερε νά πετύχει τό οικονομικό ισοζύγιο πού άποτελεί τόν άπιαστο στόχο πολλών μεγάλων ‘Ιταλικών λιμένων. Αυτό φυσικά δέν έγινε χωρίς έπίπονες προσπάθειες. ‘Ετσι τό προσωπικό του μειώθηκε κατά τήν τελευταία διετία κατά 38% και πιστεύεται ότι ύπάρχουν περιθώρια περαιτέρω μειώσεως.

‘Ο μείζων λιμήν της Βενετίας περιλαμβάνει τό Porto Maritima στο κύριο νησί, στη δέ ηπειρωτική στεριά τό Porto Marghera και τό πετρελαϊκό τέρμιναλ του

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811748 RANDK G.

12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

Porto San Leonarde. 'Η πρόσβαση στο Πόρτο Μαρίτιμα γίνεται μέσω του καναλιού του Λίντο και ύστερα περνά από την περίφημη πλατεία του Σάν Μάρκο, κατά μήκος του καναλιού Cuidessa ή διά του καναλιού Mallamocco, που αποτελεί επίσης την κύρια είσοδο για τα λιμάνια Μαργκέρα και Σάν Λεονάρντο. Τό Πόρτο Μαρίτιμα, που είναι ελεύθερος λιμάν, περιλαμβάνει προκυμαίες επιβατών, έπτά άγκυροβόλια για πλοία ρό-ρό, 31 άγκυροβόλια για χύμα φορτία και καλύπτει έκταση 628.638 τ.μ.

Τό Πόρτο Μαργκέρα έγινε τό 1934 και στην αρχή εξυπηρετούσε μόνο χύμα φορτία. Τά τελευταία όμως χρόνια στράφηκε πρós τά γενικά φορτία και απέκτησε τέρμιναλ για κοντέινερς καθώς και έξι άγκυροβόλια για πλοία ρό-ρό, ενώ αύξησε σέ 26 τά άγκυροβόλια του για τά χύμα φορτία. Έχει έκταση 1.560.000 τ.μ. και μήκος

προβλήτων 4.597 μ. Διαθέτει σιλό Ικανότητος 100.000 τόννων και 122.000 τ.μ. ανοικτών αποθηκευτικών χώρων καθώς και δική του ύπηρεσία στοιβαδóρων. Συνδέεται μέ τό Πόρτο Μαρίτιμα μέ το κανάλι Βιτόριο Έμανουέλε μήκους 4.500 μ. και πλάτους 80 μ. Σήμερα καλλιεργείται ή ιδέα της μεταφοράς όλων των εργασιών του λιμένος στην ήπειρωτική στεριά, μέ την εξαίρεση μόνο των επιβατηγών πλοίων. Μιά τέτοια όμως κίνηση μπορεί νά προκαλέσει περαιτέρω διαρροή του πληθυσμού άπ' τό Ιστορικό κέντρο και πρέπει νά μελετηθεί προσεκτικά σέ συνεργασία μέ τόν Δήμο Βενετίας. 'Από τεχνικής πάντως πλευράς θεωρείται βέβαιο ότι ή μεταφορά θά καταστήσει εύκολώτερη τή διαχείριση του λιμένος και χωρίς νά δημιουργήσει πρόβλημα στό καθεστώς του ελεύθερου λιμένος. 'Εξάλλου το Πόρτο Μαρίτιμα στό νησί θά μπορέσει νά Ικανοποιήσει άνετα όλες τίς έ-

πιβατικές ανάγκες και νά αναπτυχθεί αποκλειστικά για τόν τουρισμό.

Δεδομένου ότι λόγω της φύσεως του λιμένος της Βενετίας ή επικοινωνία γίνεται μέ κανάλια, δέν είναι παράξενο ότι δέν μπορούν νά προσεγγίσουν μεγάλα πλοία. 'Ακόμα και μέτριου μεγέθους πλοία που μπορούν νά προσεγγίσουν, ένδέχεται νά επιφέρουν ζημίες στην Ιστορική πόλη και γι' αυτό ένθαρρύνονται νά χρησιμοποιούν την είσοδο του καναλιού Mallamocco. Σέ άριθμούς, ή συνολική κίνηση του λιμένος της Βενετίας αύξήθηκε κατά τό 1984 και έφθασε τά 25,9 έκατ. τόννους έναντι των 24,1 έκατ. τόννων του 1983. 'Από τό σύνολο αυτό οι εισαγωγές ανήλθαν σέ 21,61 έκατομ. τόννους και οι εξαγωγές σέ 4,28 έκατομ. τόννους.

E.Σ.



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

**TEL.: 00441 - 6284050
TLX.: 886958 EPEMBI G.**

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

**New Phones: 4137.312
Telex: 213160 BUEN GR
Cables: BUENAMAR PIRAEUS**

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

**OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.
2, AFENTYOYLI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516098
TLX: 21 1339 FLOT GR.**

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

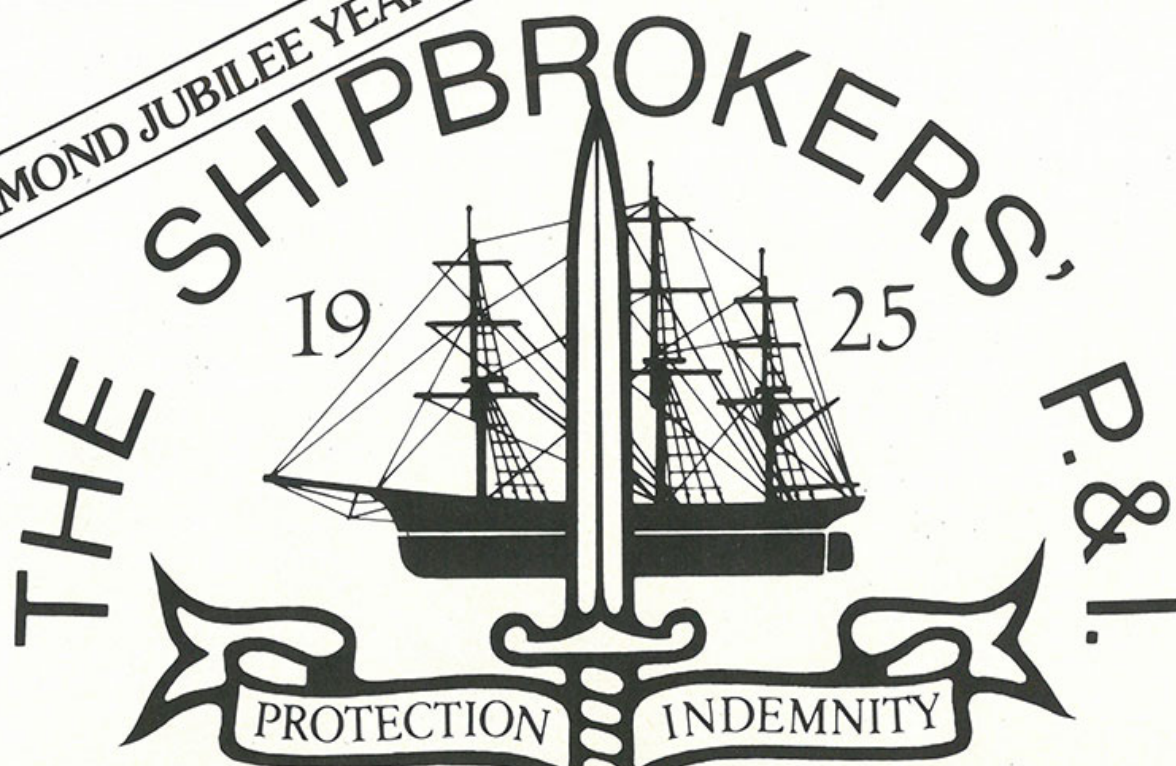
880, THIRD AVENUE 14th FLOOR

NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111

DIAMOND JUBILEE YEAR



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 πορεία τής Παγκόσμιας Ναυτιλίας κατά τό 1984 καί οί συναρτώμενες εξελίξεις του 1985

Του Γ. ΜΑΡΚΟΓΙΑΝΝΗ, Τεχνικού Συμβούλου

Υγραμμογράφημα Νο. 1

Τό θέμα τό όποιο κύρια άπασχολεί κάθε μελετητή τής εξέλιξης τής παγκόσμιας ναυτιλίας είναι ή έπισημανση όλων των παραγόντων πού συντρέχουν στην δημιουργία μιάς ισορροπημένης αγοράς πού καλύπτει τίς ανάγκες προσφοράς — ζήτησης καθώς έπίσης καί των παραγόντων πού άποτελούν την τροχοπέδη στην έπίτευξη αυτής τής ισορροπίας. ‘Η έπισημανση αυτών των δυαδικών παραγόντων είναι εκείνη πού οδηγεί στις βραχυπρόθεσμες προβλέψεις των εξελίξεων.

Τό 1983 οί FEARNLEYS προέβλεψαν ότι κατά την διάρκεια του 1984, ή παγκόσμια οικονομική κατάσταση θά βελτιωνόταν — όχι φυσικά σέ τέτοιο βαθμό ώστε νά δώσει ένα τέλος στό πρόβλημα τής πλεονάζουσας χωρητικότητας ιδιαίτερα των VLCC πλοίων — καθώς έπίσης καί ότι δέν θά υπάρξει αισθητή αύξηση στις τιμές των ναύλων. Οί προβλέψεις αυτές έπαληθεύτηκαν.

Τό πιό ένδιαφέρον στοιχείο ήταν ότι τό παγκόσμιο θαλάσσιο έμποριο αύξήθηκε τό 1984 κατά ποσοστό περίπου 8% έναντι του 1983, (ας σημειωθεί ότι μόνο τό 1979 ήταν ό χρόνος πού παρουσιάστηκε αύξηση αυτού του ύψους).

Σέ τόνους/μίλια ή αύξηση τής διακίνησης αγαθών τό 1984 ήταν πολύ μικρότερη παρά σέ τόνους κυρίως εξ αίτίας των δομικών αλλαγών στό πετρέλαιο καί σέ ώρισμένες μεταφορές χύδην φορτίων.

ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΑΓΑΘΑ

Οί θαλάσσιες μεταφορές «crude oil» παρουσίασαν μέν αύξηση σέ τόνους αλλά έπίσης μείωση σέ τόνους/μίλια.

Οί μεταφορά «oil products» παρουσίασαν μείωση τόσο σέ τόνους άνά μίλια όσο καί σέ τόνους, οί δέ μεταφορές ξηρών χύδην φορτίων αύξήθηκαν αισθητά.

Οί μεταφορές πρώτη ύλων όπως τά μεταλλεύματα καί τό κάρβουνο παρουσίασαν μεγαλύτερη αύξηση ένν των σιτηρών μικρότερη.

ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Σέ αντίθεση πρós την αύξηση του θαλάσσιου έμπορίου δέν σημειώθηκε ουσιαστική βελτίωση τής Ναυπηγικής Βιομηχανίας. ‘Η μείωση τής παγκόσμιας χωρητικότητας όφειλόταν στην σημαντική μείωση του στόλου VLCC σέ συνδιασμό μέ μία ταυτόχρονη αύξηση του στόλου dry cargo.

‘Αποτέλεσμα αυτών των αντίθετων τάσεων είναι ή συνεχιζόμενη ύπαρξη πλεονάζουσας χωρητικότητας καί στους δύο τομείς.

Η ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Τό 1983 μολοντί συνέχισε νά υποφέρει από αυτή την κατάσταση των χαμηλών επιπέδων των ναύλων σέ πολλούς τομείς τής ναυτιλιακής βιομηχανίας έν τούτοις ήταν καλύτερη έναντι του 1983 κυρίως εξ αίτίας τής άνόδου τής τιμής του δολλαρίου ΗΠΑ.

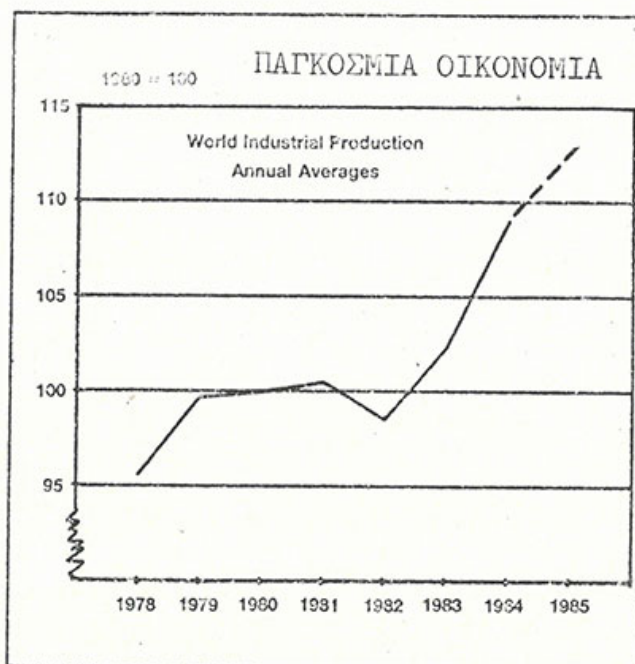
‘Όπως συνήθως συμβαίνει σέ περιόδους πού παρουσιάζεται βελτίωση στό σύνολο του παγκοσμίου έμπορίου, υπήρξαν διακυμάνσεις σύντομης διάρκειας στις τιμές των ναύλων γιά όρισμένους τύπους πλοίων.

‘Εξ αίτίας των διακυμάνσεων αυτών σέ δλη τή διάρκεια του 1984 δημιουργήθηκαν άδικαιολόγητες τάσεις γιά άισιοδοξία ή άπαισιοδοξία.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Οί παραγγελίες νέων πλοίων έφθασαν σχεδόν στό ίδιο επίπεδο μέ τον περασμένο χρόνο. Οί διαλύσεις μειώθηκαν συγκριτικά μέ αυτές του 1983, παραμένουν όμως άκόμη σέ ύψηλό επίπεδο.

Στην συνέχεια αυτής τής άνάλυσης τής παγκόσμιας ναυτιλιακής αγοράς δίδονται στοιχεία καί πίνακες σχετικά μέ την ναυτιλιακή βιομηχανία κατά την διάρκεια του 1984 έστιάζοντας ταυτόχρονα τίς τάσεις πού επικρατούσαν αυτό τον χρόνο καί κάνοντας προβλέψεις



πηγή: Fearnleys

γιά την επίδρασή τους στην αγορά τό 1985.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

‘Ο παγκόσμιος στόλος συνέχισε νά μειώνεται τό 1984 σέ αριθμό μικρότερο από αυτόν του 1983. Αυτή ή μείωση ήταν τής τάξης των 5 έκ. dwt, περίπου τό ήμισυ τής μείωσης πού έπήλθε τό 1983. ‘Η μείωση αυτή παρατηρήθηκε άφ’ ενός εξ αίτίας τής μείωσης του στόλου των δεξαμενοπλοίων καί ιδιαίτερα των VLCC ένν ό στόλος των φορτηγών χύδην συνέχισε νά αύξάνεται αισθητά.

Οί υπόλοιποι τύποι πλοίων γενικού φορτίου δέν παρουσίασαν αισθητή αλλαγή.

Ο ΡΥΘΜΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Τό 1984 ήταν έλαφρά αύξημένος από τό 1983 μέ 23.5 έκ. dwt έναντι 22.6 έκ. dwt. του 1983. Τά κύρια αίτια αυτής τής αύξησης ήταν τό νέο tonnage των μπάλκ κάρριερς πού αύξήθηκε από 11.3 έκ. dwt του 1983 σέ 14.1 έκ. dwt τό 1984. Οί παραδόσεις των δεξαμενοπλοίων ήταν χαμηλότερες από κάθε χρονιά από τό 1950 καί μετά μέ 3.0 έκ. dwt κυρίως «product tankers» κάτω των 80.000 dwt. Οί παραδόσεις πλοίων τύπου «combined carriers» ήταν μόνο 0.4 έκ. dwt ύψος τό όποιο ήταν τό μικρότερο πού παρουσιάστηκε από τό 1984 καί μετά, «gas/chemical carriers» 1.1 έκ. dwt καί «container/general cargo carriers» 4.9 έκ. dwt.

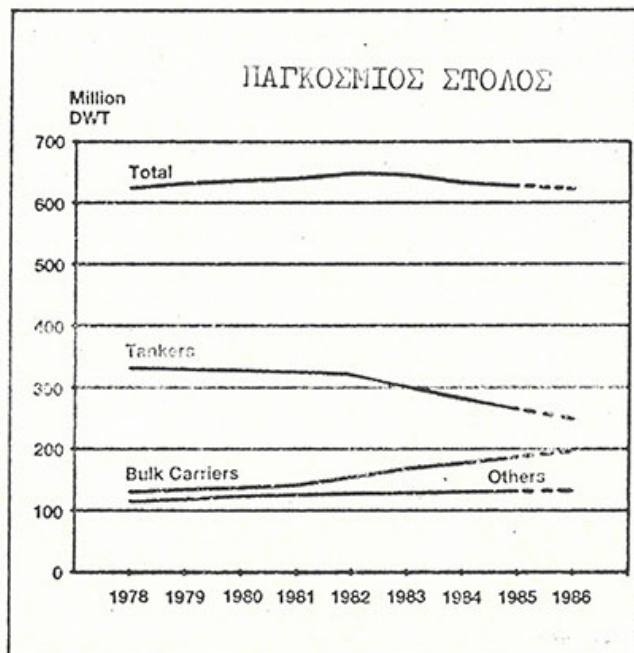
‘Η σύνθεση των νεοτευκτων πού παραδόθηκαν τό 1984 ήταν τελείως διαφορετική από εκείνη του υπάρχοντος στόλου. Στό τέλος του 1984 ό παγκόσμιος στόλος άποτελείτο από δεξαμενόπλοια 263.9 έκ. dwt (42%), combined carriers 41.7 έκ. dwt (7%), bulk carriers 188.2 έκ. dwt (30%) καί άλλα διάφορα πλοία 133.5 έκ. dwt (21%).

Οί διαλύσεις καί οί άπώλειες δέν έφθασαν στό ίδιο επίπεδο του

1983. Τό όλικό tonnage μειώθηκε από 32.7 εκ. dwt στά 28.5 εκ. dwt έξ αίτίας ένός μικρού άριθμού VLCC πού όδηγήθηκαν σέ διαλυτήρια. 'Η μείωση του άριθμού των δεξαμενοπλοίων έφθασε τά 19.2 εκ. dwt δηλ. 5 εκ. dwt λιγώτερο από τόν προηγούμενο χρόνο (1983).

'Η διάλυση των μπάλκ κάρριερς συνέχισε νά αύξάνεται καί έφθασε στο έπίπεδο ρεκόρ των 4 εκ. dwt. 'Ο ρυθμός διάλυσης ύπολοίπων τύπων πλοίων (πλήν δεξαμενοπλοίων καί B/C) συνεχίσθηκε κανονικά.

Γραμμογράφημα Νο. 2



Πηγή: Fearnleys

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Οί συνολικές παραγγελίες γιά νεότευκτα πλοία τό 1984 έφθασαν σέ ύψος 22.5 εκ. dwt ελάχιστα λιγώτερο του 1983 καί αυτό όδήγησε σέ μία μικρή μείωση των παραγγελιών πού έκκρεμούν. Τό ύψος των παραγγελιών νεοτεύκτων φαίνεται νά εξακολουθεί νά παραμένει πολύ ύψηλότερο σέ σχέση μέ τίς άπαιτήσεις της ναυτιλιακής άγοράς καί ταυτόχρονα πολύ μικρό γιά νά εξασφαλίσει τήν πλήρη λειτουργία των περισσότερών ναυπηγείων.

Αυτή ή άντιφατική κατάσταση δημιουργεί προβλήματα.

Οί περισσότερες από τίς νέες παραγγελίες άφορούσαν — όπως συνηθίζεται από τό 1980 καί μετά — πλοία τύπου μπάλκ κάρριερς καί έλαβαν χώρα κυρίως κατά τήν διάρκεια της 'Ανοιξης. Είναι άξιοσημείωτο τό γεγονός ότι αύξήθηκε ιδιαίτερα ή προτίμηση των ιδιοκτητών γιά παραγγελίες μεγάλου όγκου B/C.

Οί παραγγελίες γιά άλλους τύπους πλοίων ήταν περιορισμένες. Τελικά γιά όλο τό 1984 οί παραγγελίες γιά ναυπηγήσεις άνήλθαν σέ 46.1 εκ. dwt εκ των όποιων τά μισά ρυθμίστηκε νά παραδοθούν μέσα στό 1985. Συγκρίνοντας τίς άναφερόμενες παραδόσεις νεοτεύκτων μέ τό ύψος των ύπό διάλυση πλοίων γιά τό 1985 συμπεραίνεται ότι ό παγκόσμιος στόλος θά συνεχίσει νά μειώνεται σέ μικρό ποσοστό τό 1985.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Τό Παγκόσμιο θαλάσσιο έμπόριο παρουσίασε μία ούσιαστική αύξηση τό 1984 σέ σύγκριση μέ τό 1983. Στήν πραγματικότητα τό 1984 ήταν ή μόνη χρονιά από τό 1979 καί μετά πού σημειώθηκε κατά τήν διάρκεια της μία συνολική αύξηση του όγκου του ναυτιλιακού έμπορίου. Όμως τό έμπόριο σέ τόνους παρέμεινε σέ άκόμη χαμηλότερα έπίπεδα από αυτό του 1979 πράγμα πού όφείλεται κυρίως στήν τεράστια μείωση του έμπορίου άργού πετρελαίου.

'Η έκτίμηση των Fearnleys ή όποία στηρίζεται σέ άυθεντικά έμπορικά στοιχεία καί σέ μία ποικιλία έπαγγελματικών πηγών στατιστικών στοιχείων γιά τό μεγαλύτερο χρονικό διάστημα κάθε χρόνου, συμπληρωμένα άπο τίς ίσοτιμίες της άγοράς γιά τούς τελευταίους

μήνες κάθε χρόνου, παρέχει ένδείξεις γιά μία αύξηση της τάξεως του 6% σέ μία περιοδική έτησία βάση. Τά άντίστοιχα στοιχεία γιά τό 1983 παρουσίασαν μείωση της τάξης του 3.5%.

Οί Fearnleys θά ήθελαν νά τονίσουν ότι τά στοιχεία τους στηρίζονται σέ σταθερές ίσοτιμίες καί όχι σέ διακυμαινόμενες καί πού συμβαίνει μέ τίς άντίστοιχες ίσοτιμίες πού στηρίζονται ή GATT καί ό ΟΟΣΑ.

Δέν ύπάρχει άμφιβολία ότι ή αύξηση της τάξης του 2% πού έμφανίστηκε τό 1983 έναντι του 1982 βασίστηκε σέ αυτές τίς πηγές δίχως νά σκιαγραφεί τήν πραγματική αύξηση του παγκόσμιου έμπορίου.

Παρ' όλα αυτά οί Fearnleys πιστεύουν ότι τά στοιχεία γιά τήν αύξηση του παγκόσμιου έμπορίου είτε βασίζονται σέ σταθερές άξίες είτε σέ διακυμαινόμενες θά είναι πιό σωστά γιά τό 1984 καί τούτο γιάτί ή έναλλασσόμενη αύξητική τάση του δολλαρίου ΗΠΑ προκαλεί δυσκολίες στήν έκτίμηση των άξιών.

'Οπωςόδηποτε τό 1984 τό παγκόσμιο ναυτιλιακό έμπόριο παρουσίασε αύξηση σέ σύγκριση μέ τά προηγούμενα χρόνια πού από τό 1979 καί μετά άκολουθούσε συνεχή μείωση.

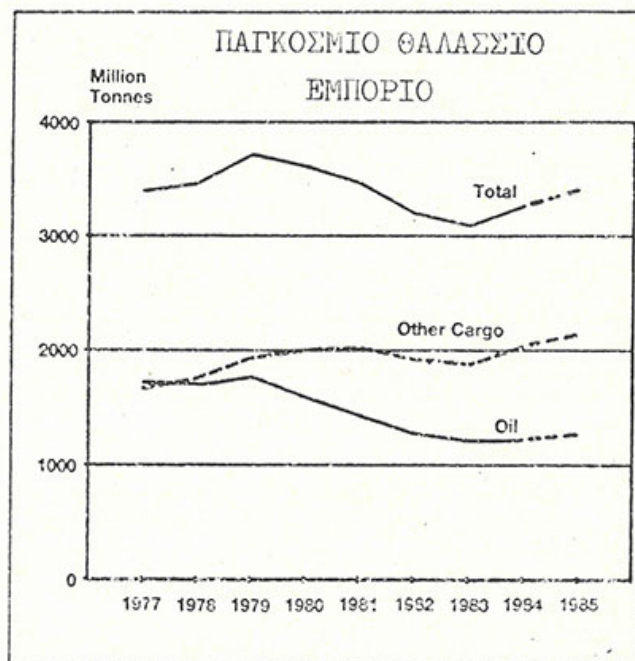
Τά διαφορετικά έμπορεύματα δέν έπιτρέπουν νά ύπάρχει μία όμοιομορφία όπως συνέβαινε τίς προηγούμενες χρονιές 1982 καί 1983.

Τό έμπόριο άργού πετρελαίου παρουσίασε μικρή αύξηση, των παραγών πετρελαίου μειώθηκε ελαφρά, τό έμπόριο σιδηρομεταλλευμάτων καί κάρβουνου αύξήθηκε έντονα, των σιτηρών παρέμεινε στά ίδια έπίπεδα, των χημικών παρουσίασε μικρά μείωση ενώ τό έμπόριο σύνθετου γενικού φορτίου καί έμπορευματοκιβωτίων αύξήθηκε. 'Υπήρξε ποικιλία μορφών τό 1984 καί στίς γεωγραφικές περιοχές των μεταφερομένων αγαθών.

ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Τό έμπόριο πετρελαίου παραμένει τό πλέον ένδιαφέρον φορτίο καταλαμβάνοντας τό 38% του παγκόσμιου θαλάσσιου έμπορίου τό 1984.

Γραμμογράφημα Νο. 3



Πηγή: Fearnleys

Παρ' όλα αυτά ή συμμετοχή του πετρελαίου στο παγκόσμιο θαλάσσιο έμπόριο εξακολουθεί νά σημειώνει μείωση από τό 1973 πού κατελάμβανε ποσοστό μεγαλύτερο από τό ήμισυ αυτού.

'Επί πλέον ή μεταφορά σέ τόνους/μίλια μειώθηκε από τό 1973 πού άνήρχετο σέ ποσοστό 86% του θαλάσσιου έμπορίου σέ ποσοστό 42% γιά τό 1984.

Αυτή ή τάση μείωσης όφείλεται κυρίως στήν άλλαγή της δομής του crude oil καί ιδιαίτερα στήν μείωση της έξαγωγής από χώρες της Μέσης 'Ανατολής καί στήν ελάττωση των ταξιδιών λόγω αύξησης του δικτύου μέσω διαφόρων χωρών σέ πλησιέστερα μέρη πρós τήν Μεσόγειο.

Η μεταφορά των παραγώγων πετρελαίου αυξήθηκε ελαφρά.

ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΕΜΠΟΡΙΟ ΞΗΡΟΥ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

Τό είδος αυτό του έμπορίου επηρεάστηκε από την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των Fearnleys τό 1984 παρουσίασε αύξηση 16% έναντι του 1983.

Παράλληλα ή μείωση της μεταφοράς των σιδηρομεταλλευμάτων συνεχίζεται από τό 1980 και μετά.

Η μεταφορά κάρβουνου αυξήθηκε στο ύψος των 220 εκ. τόννων με συνολική συμμετοχή στο παγκόσμιο εμπόριο σε ποσοστό 12%.

Τό εμπόριο σιτηρών παραμένει στα επίπεδα του 1983.

ΕΞΑΓΩΓΕΣ ΠΑΡΑΓΩΓΩΝ ΧΑΛΥΒΑ

Οι εξαγωγές των παραγώγων χάλυβα από Εύρώπη και Ίαπωνία στην Άμερική έδωσαν μία ώθηση στην βιομηχανία χάλυβος και αυτό αποτέλεσε την κυριότερη αίτια γιά τις αυξημένες εισαγωγές σιδηρομεταλλευμάτων και κάρβουνου στις χώρες αυτές.

Οι Fearnleys αναφέρουν ότι ή αύξηση του παγκοσμίου θαλάσσιου εμπορίου δέν επέδρασε αρκετά στην ναυλαγορά σε όποιοδήποτε μέγεθος και κατηγορία πλοίου.

Τό έρώτημα γιά τό 1985 είναι εάν αυξηθεί τόσο ό κύκλος του θαλάσσιου εμπορίου ώστε νά φθάσει στο μεγαλύτερο μέγεθος του γιά τό 1985 και ως εκ τούτου νά μειώσει την επέκταση του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου πρίν λάβουν χώρα μεγαλύτερες βελτιώσεις στην ναυλαγορά των μεγαλύτερων εμπορίων.

ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ

Η Ισορροπία μεταξύ της ζήτησης χωρητικότητας γιά νά διεξάγει τό παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο και της προσφοράς ικανών πλοίων στην αγορά συνεχίζει νά βελτιώνεται όλο τό 1984 στους περισσότερους τομείς και είναι κάπως ισχυρότερη από τό 1983. Έπιφανειακά υπήρξαν περίοδοι κατά την διάρκεια του 1984 πού ή Ισορροπία φάνηκε νά διαταράσσεται όπως συνέβη με τις μεταφορές των Bulkς στην άρχή του Καλοκαιριού και γενικότερα τό Φθινόπωρο.

Έκτός από αυτή τή βελτίωση της Ισορροπίας τό 1984, ή προσφορά πλεονάζοντος tonnage ειδικότερα μεγάλων δεξαμενοπλοίων ήταν μεγάλη. Τό πλεόνασμα επέδρασε κατά κάποιο τρόπο στον παροπλισμένο στόλο πού τό 1984 ήταν 59 εκ. dwt σε αντίθεση με τό 1983 πού ήταν 75 εκ. dwt.

ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΣΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η Ισορροπία των δεξαμενοπλοίων βελτιώθηκε κατά κάποιο τρόπο τό 1984. Αυτό βέβαια δέν θεωρείτο αποτέλεσμα της αυξημένης ζήτησης τό 1984 παρ' όλο πού βελτιώθηκε ανά τόννους σε ύψος 1.5%, μειώθηκε σε τόννους/μίλια σε ποσοστό 1%.

Με την διάλυση και απώλειες 19 εκ. dwt δεξαμενοπλοίων και την ταυτόχρονη παράδοση νεοτεύκτων δεξαμενοπλοίων ύψους 3 εκ. dwt ό παγκόσμιος στόλος των δεξαμενοπλοίων μειώθηκε στο 8%.

Τό αποτέλεσμα της προσφοράς/ζήτησης του συνολικού 90 εκ. dwt πλεονάσματος του 1983 έφθασε στα 70 εκ. dwt στο τέλος του 1984 (συμπεριλαμβανομένου και του tonnage πού χρησιμοποιείται γιά αποθήκευση και γιά πλεύση δεξαμενοπλοίων με μειωμένη ταχύτητα). Οι προβλέψεις των Fearnleys βασίζόμενες στα στατιστικά δεδομένα υπολογίζουν μείωση του πλεονάσματος αυτού κατά τό 1985.

ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΧΥΔΗΝ

Η προσφορά και ή ζήτηση κατά την διάρκεια του 1985 αναπτύχθηκε τελείως διαφορετικά από αυτή των δεξαμενοπλοίων.

Η ζήτηση αυξήθηκε περίπου 10% από τό 1983 μέχρι τό 1984 και ή προσφορά των πλοίων κατά 6%. Παρ' όλο πού μία θεωρητική βελτίωση της τάξης του 4% φαίνεται λογική τό αποτέλεσμα της αυξημένης χρήσης των combined carriers στην μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων, πρέπει νά ληφθεί ιδιαίτερα υπ' όψη.

Στό τέλος του 1983 καταμετρήθηκε προσφορά μπάλκ κάρριερς χωρητικότητας ύψους 25 εκ. dwt από τά όποια τά 10 εκ. dwt ήταν παροπλισμένη χωρητικότητα. Στό τέλος του 1984 ή προσφορά ήταν σημαντικά μικρότερη εκτιμώμενη σε 10 εκ. dwt από τά όποια τά 5 εκ. dwt ήταν παροπλισμένη χωρητικότητα. Παρόλα αυτά υπήρξαν μεγάλες διαφοροποιήσεις μεταξύ των διαφόρων μεγεθών πλοίων κατά κατηγορίες, με διάλυση κυρίως μικρών πλοίων, παραδόσεις μικρών και μεσαίων μεγεθών και με εξαφάνιση του πλεονάσματος

των μεγάλων μπάλκ κάρριερς εξ αίτιας της αύξησης των μεταφορών σιδηρομεταλλευμάτων και κάρβουνου καθώς επίσης και την παράδοση μικρού αριθμού τέτοιου είδους πλοίων. Αναμένεται τό πλεόνασμα των μπάλκ κάρριερς νά μειωθεί ακόμη περισσότερο τό 1985.

ΑΛΛΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η προσφορά και ή ζήτηση της χωρητικότητας αυτής διέφερε σημαντικά ανά διαφόρους τύπους πλοίων. Γενικά τό πλεόνασμα των πλοίων γενικού φορτίου μειώθηκε τούτο όμως συνέβη εξ αίτιας της αντικατάστασης των παραδοσιακών παλαιών πλοίων γραμμής με περισσότερο αποτελεσματικά πλοία κοντέινερς και ή προσφορά ελάχιστα μεταβλήθηκε. Μερικοί άλλοι τύποι πλοίων όπως τά ύγραιοφόρα και τά χημικού φορτίου δεξαμενοπλοίων αντιμετωπίζουν ακόμη έως τό τέλος του 1984 προβλήματα πλεονασμού. Στό τέλος του 1984 τά υπόψη στατιστικά δεδομένα παρέχουν ένδειξεις μιάς συνεχιζόμενης βελτίωσης της Ισορροπίας τουλάχιστον γιά μερικούς από τους επόμενους μήνες του 1985. Έπί πλέον φαίνεται ότι αυτή ή τάση θα διατηρηθεί γιά όλο τό χρόνο.

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Οι γενικότερες παγκόσμιες οικονομικές εξελίξεις συνεισέφεραν σε μία αύξηση της κίνησης των πλοίων ξηρού φορτίου τό 1984 αρχικά σε πρώτες ύλες καθώς επίσης και σε μεταφορές βιομηχανικών προϊόντων. Αν και αυτή ή τάση συνεισέφερε σε μεγάλο ύψους μείωση του όγκου των παροπλισμένων του κλάδου έν τούτοις οι ναύλοι δέν έφθασαν σε εξ ίσου αξιόλογα επίπεδα με αυτές τις ένθαρρυντικές βελτιώσεις.

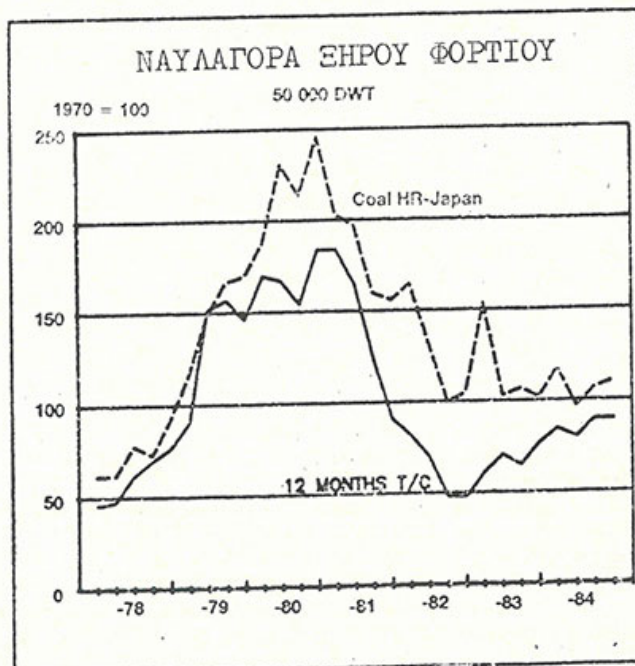
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΧΥΔΗΝ

Η ουσιαστική βελτίωση όρισμένων βασικών συντελεστών στις μεταφορές των bulkς μεταξύ των οποίων τό παγκόσμιο εμπόριο και τό πλεόνασμα της χωρητικότητας δίχως άλλο ήταν άνίσχυροι νά επιδράσουν στην ναυλαγορά των χύδην φορτίων. Σάν γενική έντύπωση ή αγορά ξηρού χύδην φορτίου παρουσιάζει μία αυξανόμενη ενεργητικότητα. Έκτός από μία σύντομη εποχιακή άνοδο κατά την διάρκεια της άνοιξης υπήρξαν μόνον μικρές διακυμάνσεις χαμηλής έντασης καθόλη τή διάρκεια του χρόνου.

Υπήρξε μόνο μία σύντομη βελτίωση των Ναύλων σε όρισμένους τομείς συγκριτικά με τό 1983 αλλά γενικά οι πλοιοκτήτες πέρασαν ακόμη ένα χρόνο χωρίς νά είναι σε θέση νά καλύψουν τά έξοδά τους.

Μία αξιοσημείωτη αύξηση στο θαλάσσιο εμπόριο εξουδετερώθηκε από την παράδοση των μεγάλων μονάδων νεοτεύκτων και ήτο άνηχυχτικό τό φαινόμενο της παραγγελίας αρκετών πλοίων ιδιαίτερα των τύπου «CAPESIZE».

Γραμμογράφημα No. 4



πηγή: Fearnleys

Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΧΑΛΥΒΑ

Η παγκόσμια παραγωγή χάλυβα που είναι ίσως ο περισσότερος σημαντικός δείκτης αυξήθηκε άρκετά κατά το 1984 σε σύγκριση με τον προηγούμενο χρόνο και αυτό είναι που μάς αποδεικνύει το βελτιωμένο γι' αυτό το χρόνο κλίμα της παγκόσμιας οικονομίας.

Με άναμενόμενη μία βραδύτερη οικονομική αύξηση στις ΗΠΑ για τον επόμενο χρόνο οι εισαγωγές χάλυβα σ' αυτήν την χώρα θα μειωθούν από το σημερινό ποσοστό του 25% της παγκόσμιας παραγωγής χάλυβα. Οι μεταφορές σιδηρομεταλλευμάτων το 1984 παρουσίασαν αύξηση από 257 εκ. τόννους του 1983 ανήλθαν σε 299 εκ. τόννους το 1984. Σ' αυτή την ανάκαμψη συντέλεσαν τόσο η αυξημένη παραγωγή χάλυβα όσο και τα χαμηλά επίπεδα των τιμών των σιδηρομεταλλευμάτων.

Η μείωση των τιμών από τις χώρες της Νότιας Αφρικής για το πρώτο μισό του 1984 σε συνδυασμό με την κατά μεγαλύτερο μέρος διακοπή των Ινδικών Μεταφορών τον Απρίλιο/Μάιο 1984 συνετέλεσαν στην αύξηση της ζήτησης σιδηρομεταλλευμάτων η οποία έγινε αμέσως αισθητή στην παγκόσμια ελεύθερη αγορά εξ αιτίας της στενότητας προσφοράς των καταλλήλων πλοίων για την μεταφορά τους.

Σε συσχέτιση με την αύξηση των βιομηχανικών αποθεμάτων η ζήτηση του κατάλληλου tonnage κρατήθηκε σε ύψηλο επίπεδο. Το 2ο ήμισυ του 1984 όμως ήταν σχετικά ήρεμο με χαμηλούς ναύλους καθώς τα αποθέματα είχαν λίγο ή πολύ τελειώσει.

Το 1984 έληξε άσυνήθιστα με την απουσία της άναμενόμενης ζήτησης πριν ξεκινήσουν οι διαβουλεύσεις για τις τιμές του 1985.

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΡΒΟΥΝΟΥ

Οι μεταφορές του κάρβουνου παρουσίασαν ισχυρή αύξηση το 1984 έναντι του 1983 συγκεκριμένα από τους 197 εκ. τόννους του 1983 έφθασαν στο ύψος ρεκόρ των 220 εκ. τόννων.

Η συνολική παραγωγή κάρβουνου ανά την ύδρoγειο αυξήθηκε σημαντικά με τις ΗΠΑ και την ΚΙΝΑ να παράγουν το ήμισυ περίπου της ετήσιας παγκόσμιας παραγωγής κάρβουνου.

Η μεταφορά του με πλοία «CAPE SIZE» στην θέση των πλοίων τύπου Πάναμαξ που άρχισαν να χρησιμοποιούνται από το 1980 και μετά εξακολουθεί να αυξάνεται.

Με εξαίρεση την συνεχιζόμενη άπεργία των ανθρακωρύχων της Αγγλίας δεν πραγματοποιήθηκαν κατά το 1984 σημαντικές αλλαγές στις τιμές των ναύλων. Εκτός από μία έξαρση που παρατηρήθηκε την Άνοιξη του 1984 οι τιμές των παρέμειναν στάσιμα επίπεδα όλη την διάρκεια του χρόνου.

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΙΤΗΡΩΝ

Οι μεταφορές των σιτηρών αυξήθηκαν ελάχιστα το 1984 σε σύγκριση με το 1983, ο όγκος των τελευταίων τριών χρόνων ανήλθε στα 200 εκ. τόννους και αναμένεται να μην αυξηθεί ακόμη περισσότερο τουλάχιστον όσο αφορά την αύξηση σε τόννους/μίλια.

Οι Ρώσοι αύξησαν την εισαγωγή σιτηρών από πολλές χώρες και ιδιαίτερα τις ΗΠΑ. Παρόλα αυτά οι μεταφορές από Αργεντινή μειώθηκαν. Οι τιμές των ναύλων για υπερατλαντικά ταξίδια παρέμειναν στάσιμα επίπεδα του 1983.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Παρατηρήθηκε αύξηση των χρονοναυλώσεων κυρίως για πλοία τύπου Πάναμαξ και πλοία μεγαλύτερης χωρητικότητας.

Οι τιμές των πλοίων τύπου Πάναμαξ για ταξίδια στον Ατλαντικό παρέμειναν σταθερές.

Οι τιμές για ταξίδια Ειρηνικού με μεταφορές πρώτων ύλων και σιτηρών παρέμειναν αμετάβλητες.

Πολλοί πλοιοκτήτες έδειξαν διάθεση για συμμετοχή σε χρονοναυλώσεις με διάρκεια μέχρι 12 μήνες.

Αβεβαιότητα επικρατεί για την ανάκαμψη της ναυλαγοράς και τη διάρκειά της σ' αυτό τον τομέα.

Οι μεταφορές με πλοία γενικού φορτίου δεν παρουσίασαν αξιοσημείωτη αλλαγή το 1984.

Οι υπηρεσίες και οι τιμές των ναύλων ήταν χαμηλές με ελάχιστες διακυμάνσεις. Προβλέπεται μικρή βελτίωση στον όγκο των μεταφορών και στις τιμές των ναύλων για το 1985.

Πάντως κατά την διάρκεια αυτού του χρόνου πολλοί μεταφορείς εξαφανίστηκαν εξ αιτίας του ισχυρού ανταγωνισμού και το πρόβλημα είναι πόσο θα επιβιώσουν αυτοί που νεομφανίστηκαν στην αγορά.

ΑΓΟΡΑ RO/RO

Τό πλέον αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό για τα εμπορικά πρότυπα σ' αυτόν τον τομέα ήταν οι αυξημένες εισαγωγές του τελευταίου 4μήνου 1984 στην Μέση Ανατολή και την Κίνα που πραγματοποιήθηκαν από την Ευρώπη και Ιαπωνία.

Επιπρόσθετα υπήρξε και κάποια ενεργητικότητα στην Δυτ. Αφρική από Ευρώπη και ΗΠΑ καθώς επίσης και από/προς Βραζιλία.

Η κατάσταση στις Ναυλώσεις για RO/RO trailer/containers ήταν για όλο το 1984 απογοητευτική με ένα μεγάλο ποσοστό στόλου πλοίων αυτού του είδους παροπλισμένων ή ημιπαροπλισμένων να παραμένουν ακίνητα για πολύ χρονικό διάστημα μέχρι να ναυλωθούν. Αυτή η κατάσταση έπληξε ιδιαίτερα τα ναυπηγηθέντα κατά την αρχή της 10ετίας του '70 πλοία.

Ακόμη και με αυτές τις δυσμενείς συνθήκες στην αγορά οι ιδιοκτήτες των μεγάλων σε μέγεθος και νέων σε ηλικία πλοίων RO/RO κατάφεραν να εξασφαλίζουν την απασχόλησή τους ιδιαίτερα κατά το τελευταίο 4μηνο του 1984, παρ' όλο που οι ναυλώσεις αυτές δεν πρόσφεραν ιδιαίτερα κέρδη στους ιδιοκτήτες των πλοίων.

Πάντως για τα RO/RO πλοία μικρού μεγέθους η χρονιά αυτή αποτέλεσε θέμα απλώς κάλυψης των εξόδων τους.

ΑΓΟΡΑ CAR CARRIERS

Κατά το τέλος του 1983 οι διαχειριστές των Car Carriers φάνηκε να έχουν υπό τον έλεγχό τους για το 1984 το tonnage, αλλά δυστυχώς η αγορά αναπτύχθηκε με άργο ρυθμό.

Κατά την διάρκεια του 2ου εξαμήνου του 1984 υπήρξαν ενδείξεις για κάποια σχετική βελτίωση μολονότι οι τιμές εύρισκονταν σε χαμηλά επίπεδα.

Η εισαγωγή από Ιαπωνία προς ΗΠΑ αυξήθηκε κατά 10%, από τον Απρίλιο του 1984 και η ετήσια ποσότητα εισαγωγής ήταν περίπου 1.9 εκ. αυτοκίνητα.

Υπάρχει αισιοδοξία βελτίωσης για το 1985.

ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Τα τελευταία 10 χρόνια σημειώθηκε μία ιστορική κατάρπτωση της αγοράς των δεξαμενοπλοίων η οποία δεν έχει το προηγούμενό της και ένας αποδεκατισμός ναυτιλιακών εταιριών πράγμα που δεν εμφανίστηκε ούτε με την οικονομική κρίση της 10ετίας του 1930.

Οι ιδιοκτήτες των ανεξαρτήτων στόλων δεξαμενοπλοίων — μέλη της INTERTANKO — κατάφεραν να επιβιώσουν από την κρίση αλλά πρέπει να παραμένουν συνεχώς σε ετοιμότητα μέσα σε ένα εύμεταβλητο περιβάλλον συνεχών μεταλλαγών παρότι επέδειξαν μία αξιοσημείωτη προσαρμοστικότητα σ' αυτές.

Οι μεγαλόσχημες προσδοκίες κυβερνήσεων, οικονομολόγων, διαφόρων ινστιτούτων, και γενικά όλης της οικονομικής κοινότητας στην αρχή της 10ετίας του 1970 που πίστευαν ότι η οικονομική ανάπτυξη θα συνεχιζόταν με έντατικό ρυθμό διαψεύστηκαν. Αντίθετα λίγοι είναι αυτοί που έκτιμηση ότι ο όγκος της κατανάλωσης πετρελαίου και η αυξημένη ζήτηση του στο τέλος της 10ετίας του '60 και στην αρχή της 10ετίας του '70 όφειλόνταν μόνο στην χαμηλή τιμή του πετρελαίου και στις πιέσεις των μεγάλων εταιριών πετρελαίου που την κρατούσαν σε χαμηλά επίπεδα.

Οι επενδύσεις σε δεξαμενόπλοια και ιδιαίτερα σε μεγάλης χωρητικότητας πλοία έφθασαν σε συγκλονιστικά επίπεδα.

Οι Τραπεζίτες εκτός από εκείνους που πραγματικά προβληματίζονται πως οι ιδιοκτήτες θα εξοφλούσαν τα δάνειά τους, έδιναν συνεχώς οικονομικές ενισχύσεις, οι ναυπηγικές μονάδες χωρίς ενδοιασμούς υπέγραψαν συμβόλαια με ιδιοκτήτες που είχαν μικρά οικονομικά αποθεματικά και οι κρατικοί πιστωτικοί οργανισμοί ήταν απλώς ικανοποιημένοι που παρείχαν κίνητρα στους ναυπηγοβιομηχανούς για δημιουργίες θέσεων εργασίας παραβλέποντας το πως θα τις διατηρούσαν.

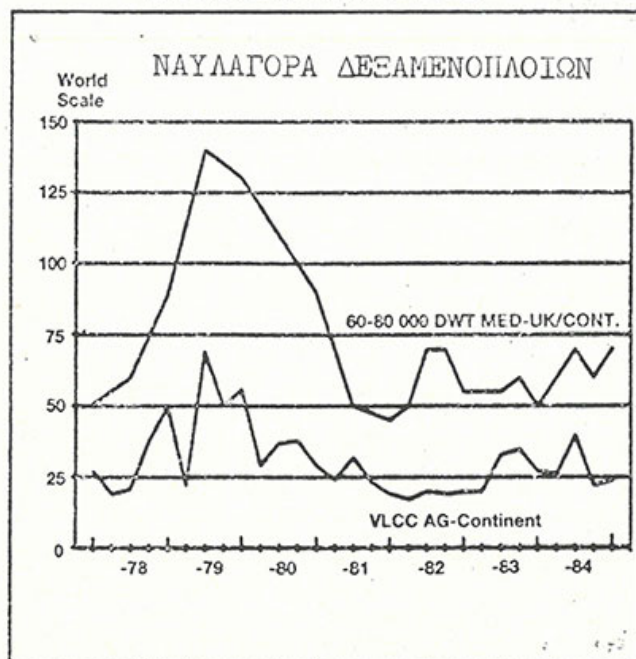
Όλοι συμμετείχαν στην τάση της αύξησης του στόλου των δεξαμενοπλοίων αγνοώντας αυτούς που προειδοποιούσαν ότι αυτό θα οδηγούσε σε καταστροφή του κλάδου των δεξαμενοπλοίων.

Φυσικά συνυπεύθυνοι στην καταστροφικότητα αυτή είναι τόσο οι εταιρίες πετρελαίου όσο και οι παραγωγοί της Μέσης Ανατολής που γνώριζαν πολύ καλύτερα από τους ανεξάρτητους ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων τί θα σήμαινε μία αύξηση της τιμής του πετρελαίου.

Επί πλέον τα κράτη-μέλη του ΟΠΕΚ επιθυμούσαν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην διακίνηση του πετρελαίου διά θαλάσσης με δεξαμενόπλοια.

Οι συνθήκες της αγοράς των δεξαμενοπλοίων το 1984 δεν πρό-

ΥΓΡΑΙΜΟΓΡΑΦΗΜΑ No. 5



πηγή: FEARNLEYS

σφεραν καμμία άνακούφιση στους ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων που επιβίωσαν της κρίσεως.

Από την άνοιξη του 1984 με τον πόλεμο IPAN/IPAK οι άντιμαχόμενες χώρες εξαπέλυσαν επιθέσεις εναντίον των δεξαμενοπλοίων που άνηκαν σε μεταφορείς πετρελαίου τρίτων χωρών.

Καθώς τα άσφάλιστρα πολέμου αύξηθηκαν τό 1984 γιά τα πλοία που κατάπλεαν σε εμπόλεμες ζώνες και ιδιαίτερα γιά την νήσο Κάργκ οι ναύλοι αύξήθηκαν γιά νά άντιμετωπισθούν αυτά τα έπασφάλιστρα και μία ούσιαστική διαφοροποίηση σημειώθηκε με αύξηση των ναύλων γιά φορτώσεις από την νήσο Κάργκ και των Άραβικών λιμένων του Περσικού κυρίως. Οι χώρες του ΟΠΕΚ άναγκάστηκαν νά μειώσουν την παραγωγή τους σε μία προσπάθεια νά σταθεροποιήσουν τις τιμές του πετρελαίου και νά ένισχύσουν τις μεταφορές τους. Παρ' όλα αυτά οι θαλάσσιες μεταφορές (άπό την Μέση Άνατολή) του πετρελαίου παρουσίασαν μείωση.

Σποραδικές ναυλώσεις σημειώθηκαν και σε πολύ χαμηλά επίπεδα κατά τό 1984. Η Νορβηγική κρατική εταιρία πετρελαίου στο τέλος του 1984 υπέγραψε 10ετές συμβόλαιο γιά τρία νεότευκτα πλοία περίπου 120.000 dwt ειδικά σχεδιασμένα γιά κλειστές μεταφορές άπό τους άγωγούς πετρελαίου της Βόρειας Θάλασσας.

Όσο άφορ ά τα Product Carriers και τις άγορές τους επικράτησε σημαντική σύγχυση σε όλη τή διάρκεια του 1984.

Ανατρέχοντας στην 10ετία του 1960 βλέπουμε ότι τό τυπικό «Clean product carrier» ήταν ένα πλοίο μεγέθους 18-20.000 dwt ικανό νά μεταφέρει διαφορετικά είδη παραγώγων πετρελαίου. Τό μέγεθος αυτών των πλοίων αύξήθηκε σταδιακά στους 25-35.000 dwt, αλλά όσο ο χώρος στοιβασίας αύξανονταν τόσο περισσότερα όμοιοιδη φορτία μεταφέρονταν βοηθώντας τα λιγώτερο εξειδικευμένα πλοία νά άρχίσουν νά χρησιμοποιούνται εύρύτερα όπως π.χ. δεξαμενόπλοια ή OBO 60-70.000 τον. d.w. τα όποια μπορούσαν νά μεταφέρουν ταυτόχρονα δύο όμοιοιδη φορτία.

Επίσης διάφορες εταιρίες έκλεισαν αριθμό VLCC γιά την μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων καθάρων παραγώγων πετρελαίου από τα διύλιστήρια γιά Εύρώπη.

Από τα δεδομένα του 1984 δέν προβλέπονται μεγάλες εξελίξεις στον τομέα αυτό της άγοράς των Product Carriers.

NEOTEYKTA

Τό χαμηλό επίπεδο των τιμών συνεχίστηκε καθόλη τή διάρκεια του 1984 με μία επιπλέον μείωση τους τελευταίους μήνες.

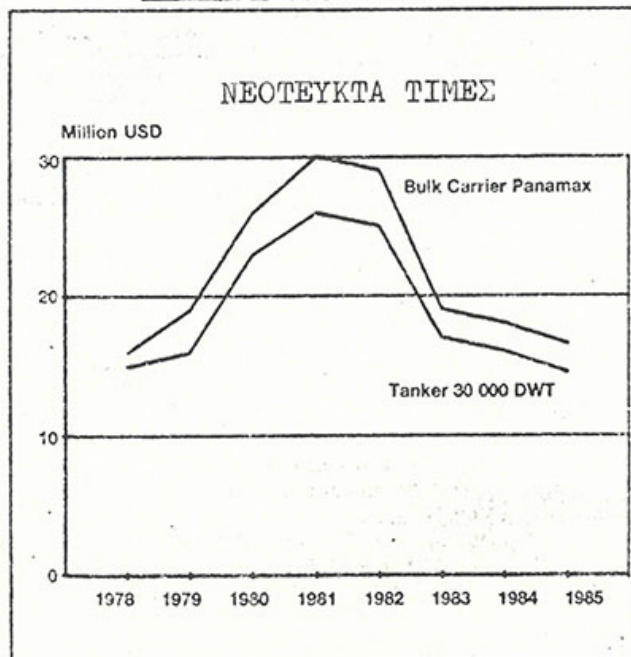
Εκτιμάται ότι τό επίπεδο των τιμών στο τέλος του 1984 καταμετρημένο σε δολάρια ΗΠΑ ήταν 5-10% μικρότερο από εκείνο της άρχής του χρόνου. Τό αύξανόμενο ίσχυρό άμερικανικό δολάριο εναντι των άλλων νομισμάτων και ιδιαίτερα των ευρωπαϊκών, συνετέλεσε ώστε νά γίνουν δεκτές οι χαμηλότερες τιμές σε δολάρια ΗΠΑ χωρίς νά προξενήσει όμως αυτό αύξημένες ζημιές.

Τό «βιβλίο των παραγγελιών» άνήλθε συνολικά σε 48,1 εκ. dwt στο τέλος του 1984 και ήταν λίγο χαμηλότερο από τό επίπεδο του 1983. Ός εκ τούτου οι περισσότερες ναυπηγικές μονάδες έχουν διαθέσιμη παραγωγική ικανότητα γιά τό 1988 παρόλον ότι τό βιβλίο παραγγελιών ήταν πολύ άκανόνιστο διαμοιρασμένο μεταξύ χωρών και ναυπηγικών μονάδων.

Κατά την διάρκεια του 1984 τα Ναυπηγεία της Κορέας έπιβεβαίωσαν την θέση τους σαν κατασκευαστές που διακανονίζουν τό επίπεδο τιμών και έμπορίου γιά κάθε σχεδόν τύπου tonnage προς έξαγωγή.

Ένας όλοένα αύξανόμενος άνταγωνιστής των Κορεατικών Ναυπηγείων είναι τα «Mainland Chinese Yards».

ΥΓΡΑΙΜΟΓΡΑΦΗΜΑ No. 6

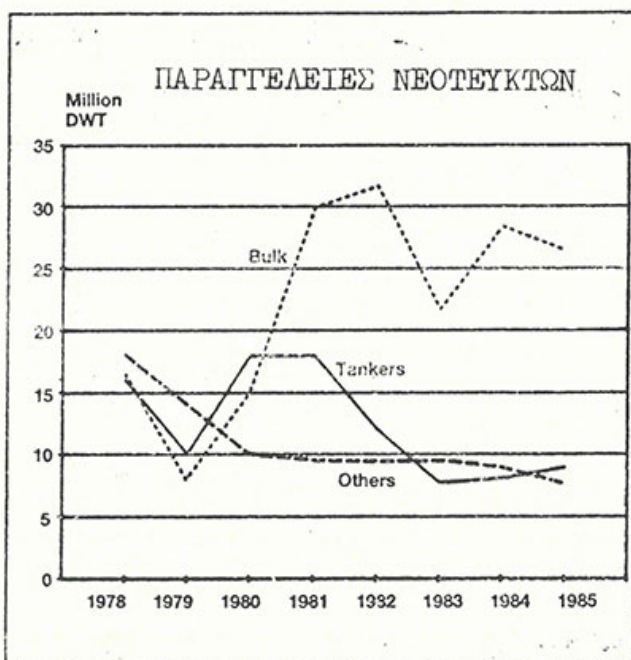


πηγή: FEARNLEYS

Ιδιαίτερα η Dalian yard ήταν εκείνη που πέτυχε νά δώσει τιμές 5-10% χαμηλότερες και συμφερότερους όρους πίστωσης άπ' ότι οι Κορεάτες άνταγωνιστές της.

Η Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία συνέχισε νά άντιμετωπίζει μείωση των έξαγωγικών της συμβολαίων σε νεότευκτα. Τούτο συνέβει κυρίως εξ αίτίας της έλλειψης άνταγωνιστικότητας εναντι των επιπέδων των τιμών που έδωσαν οι Κορεάτες.

ΥΓΡΑΙΜΟΓΡΑΦΗΜΑ No. 7



πηγή: Fearnleys

Η 'Ιαπωνική εγχώρια αγορά παρουσίασε ενεργητικότητα και οι μεγάλοι κατασκευαστές εξασφάλισαν παραγγελίες με καλύτερες τιμές και όρους από την ελεύθερη αγορά.

Ένας μεγάλος αριθμός μικρών και μεσαίων κατασκευαστών στην 'Ιαπωνία ελέγχονται από τους πιστωτές τους. Τό «Γκούπ» της «Kurushima» αύξησε την παραγωγικότητά του εξ αιτίας της σταθερής συνεργασίας με άλλους 'Ιάπωνες κατασκευαστές που αντιμετώπιζαν οικονομικά προβλήματα.

Η Βραζιλία ήταν απογοητευτική καθόλη τη διάρκεια του 1984, ενώ οι χαμηλές τιμές της και οι εύπρόσδεκτοι πιστωτικοί όροι που έδωσε για ναυπηγήσεις προσέλκυσαν στην αρχή το ενδιαφέρον των πλοιοκτητών εν τούτοις η έλλειψη κατάλληλης υποδομής οδήγησε στην ακύρωση πολλών συμβολαίων.

Στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες η συνεχής έλλειψη έργων υποδομής για να συνάψουν ναυπηγικά συμβόλαια πρόβαλε επιτακτική. Οι συνεχείς ζημιές των τελευταίων ετών οδήγησαν την 'Ισπανία, Σουηδία, Μ. Βρεταννία στο να μειώσουν δραστικά την ναυπηγική τους δραστηριότητα ενώ χώρες όπως η 'Ιταλία, Βέλγιο και Γαλλία συνέχισαν την δραστηριότητά τους μόνο που πρέπει να σημειωθεί ότι οι εγκαταστάσεις τους έχουν την δυνατότητα κάλυψης των εγχωρίων παραγγελιών και όχι να αναλάβουν συμβόλαια για ναυπηγήσεις πλοίων προς εξαγωγή. Οι 'Ανατολικο-Ευρωπαίοι ναυπηγοβιομήχανοι εξασφάλισαν παραγγελίες για παραδόσεις μέχρι το 1987.

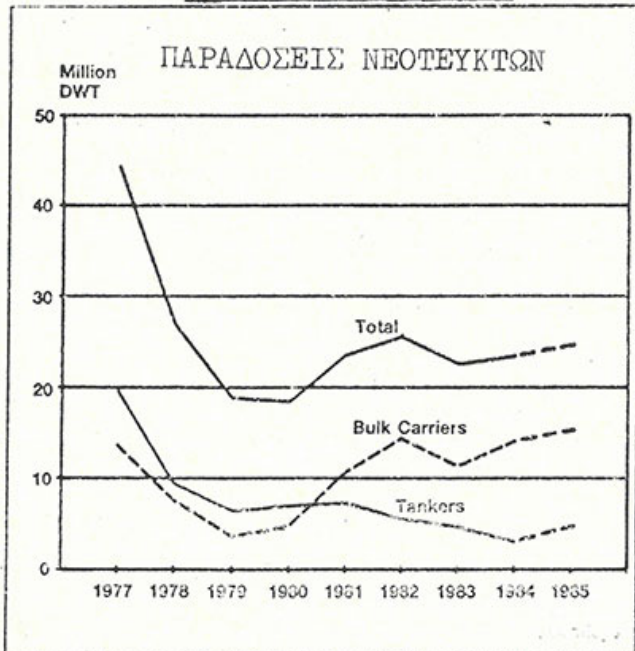
BULK CARRIERS

Οι παραγγελίες των B/C στο τέλος του 1984 ανήλθαν συνολικά στα 543 πλοία, 26.4 εκ. dwt αρκετά χαμηλά από τα επίπεδα του 1983, με μείωση 120 πλοίων ή 2 εκ. dwt.

Τό 80% περίπου των νέων παραγγελιών για πλοία dry bulk carriers εδόθηκε στην 'Ιαπωνία και Κορέα και τό υπόλοιπο σε ναυπηγεία της Βραζιλίας, Πολωνίας και Κίνας, σε αντίθεση με τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά Ναυπηγεία που βλέπουν ακόμα μειωμένες τις παραγγελίες για ναυπήγηση πλοίων B/C τό 1984.

Ο κυριώτερος λόγος για την μείωση αυτή είναι η κατάσταση και οι προσδοκίες της ελεύθερης αγοράς.

γραμμογράφημα No. 8



Πηγή: Fearnleys

LINER VESSELS

Οι άσθενείς επενδύσεις κατά τη διάρκεια του 1983 είχαν ένα καθοριστικό ρόλο στις παραγγελίες liners τό 1984. Η δραστηριότητα περιορίστηκε στην αντικατάσταση παλαιών μη ανταγωνιστικών πλοίων από νέα κοντέινερς.

Οι παραγγελίες RO/RO και Twendeckers πλοίων κρατήθηκαν σε χαμηλά επίπεδα.

Στηριζόμενες στις μελλοντικές παραδόσεις πλοίων οι προβλέψεις για τις τακτικές γραμμές στα επόμενα δύο χρόνια δεν είναι αισιόδοξες και τούτο γιατί θα αυξηθεί ακόμη περισσότερο η πλεονά-

ζουσα χωρητικότητα.

Μοναδική ένδειξη αισιοδοξίας είναι η αύξηση των τακτικών γραμμών προς 'Αμερική και η πιθανότητα αύξησης των Ευρωπαϊκών μεταφορών που επιτρέπουν κάποια αισιοδοξία.

TANKERS

Μέ ένα συνολικό παγκόσμιο στόλο δεξαμενοπλοίων της τάξης των 284 εκ. dwt οι παραγγελίες για ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων τό 1984 έφθασαν σε επίπεδο μικρότερο των 9 εκ. d.w.

Η άπαισιοδοξία που κυριαρχεί στην ναυλαγορά και η συνεχιζόμενη πίεση για τα επίπεδα των τιμών στα ναυπηγικά συμβόλαια έχουν ως αποτέλεσμα οι ισχυροί παραγγελιοδότες να περιμένουν καλύτερες προοπτικές πριν προβούν σε παραγγελίες.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Για πρώτη φορά από τό 1980 και μετά οι διαλύσεις πλοίων μειώθηκαν τό 1984.

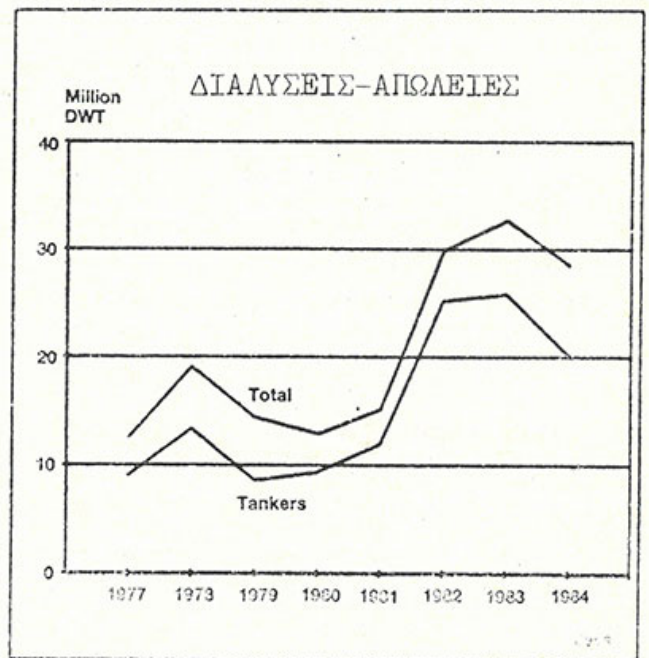
Οι πωλήσεις για διάλυση τό 1984 ανήλθαν σε 29.2 εκ. dwt έναντι 32.7 εκ. dwt τό 1983.

Η μείωση αυτή ήταν καθαρά αποτέλεσμα της διάλυσης ενός αριθμού ULCC/VLCC, 49 για 1984 έναντι 64 τό 1983. Οι πωλήσεις για διάλυση των μπάλκ κάρριερς και άλλων dry cargo πλοίων έφθασαν τό 7.9 εκ. dwt τό 1984 δηλαδή αύξηση 23% έναντι τό 1983, τά δεξαμενόπλοια και τά combined carriers προς διάλυση μειώθηκαν από 26.4 εκ. dwt τό 1983 σε 21.3 εκ. dwt τό 1984.

Από τις εταιρίες πετρελαίου πωλήθηκαν 8 VLCC και 41 από ανεξάρτητους ιδιοκτήτες εκ των οποίων 12 από Λιβερία, 7 από 'Ιαπωνία 8 από 'Ελλάδα, 4 από Νορβηγία, 3 από 'Ολλανδία, 3 από Μ. 'Ανατολή και από άλλες χώρες.

Η Ταϊβάν παρέμεινε ο κύριος εισαγωγέας πλοίων προς διάλυση και διατήρησε τό 50% του τοννάζ όπως και τόν προηγούμενο χρόνο.

γραμμογράφημα No. 9



πηγή: Fearnleys

Τό 1984 χαρακτηρίζεται από πολύ σταθερές τιμές σ' αυτόν τόν τομέα παρ' ότι η 'Ισπανία θέλησε να αποτελέσει την εξαίρεση του κανόνα, με τιμές που αυξήθηκαν από δολ. ΗΠΑ 60 ανά 1 dt στο τέλος του 1984. Οι Ταϊβάν/Κορέα/Κίνα και Πακιστάν/Ινδία μείωσαν τις τιμές τους στο τέλος του 1984.

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Δέν φαίνεται και τόσο εύκολο να κάμει κανείς προβλέψεις για τό 1985 γιατί πρέπει ένα χρόνο πριν να προβλεφθούν: α) Η ροή του θαλάσσιου εμπορίου β) η προσφορά πλοίων γ) οι ναύλοι. Όμως δέν μπορεί κάποιος να προβλέψει ότι τό εμπόριο θα βελτιώνεται σταθε-

ρά κάθε χρόνο χωρίς καμία μεγάλη αύξομείωση και αστάθεια, όπως συνέβη τό 1984.

Στήν αρχή του 1985 ή κατάσταση του τοννάζ ήταν περισσότερο ισορροπημένη απ' ότi τό 1984 και πιστεύεται ότi θά βελτιωθεί κατά τή διάρκεια του 1985.

Αυτή ή αίσιόδοξη πρόβλεψη βασίζεται στην πεποίθηση ότi ή παγκοσμια οίκονομία αναμένεται νά συνεχίσει νά βελτιώνεται και νά επεκτείνεται μέ γοργό ρυθμό σε βιομηχανικές χώρες διαφορετικές από αυτές πού όδήγησαν τήν κυκλική βελτίωση τόν προηγούμενο χρόνο παγκόσμια. Οι προϋποθέσεις γιά επέκταση του παγκοσμίου εμπορίου, ενδυνάμωσή του και ισχυρή αύξησή του φαίνεται ότi υπάρχουν. Μέ άλλα λόγια τό κλίμα γιά περαιτέρω βελτιώσεις στό παγκόσμια εμποριο είναι καλύτερο από ότi ήταν πολύ χρόνο πριν έξ αίτίας: 1) τής σταθερής ή μειωμένης τιμής του πετρελαίου, 2) μιάς περισσότερα ύποσχόμενης παγκόσμιας πολιτικής κατάστασης και 3) θετικών ενδείξεων από ένα αριθμό παραγωγών πρώτων ύλων και βιομηχανικών ύλων.

Η ναυλαγορά όμως ίσως δέν επηρεαστεί κατ' ανάγκη από μία αύξηση του παγκοσμίου εμπορίου, όπως ελάχιστα επηρεάστηκε τό 1984. Μία πιθανή αύξηση του εμπορίου τό 1985 δέν σημαίνει ότi μία γενική βελτίωση τής ναυλαγοράς είναι πιθανή αλλά όπωσδήποτε είναι πιθανώτερο νά συμβεί τώρα απ' ότi γιά τό 1984.

Γιά όρκετους τύπους πλοίων και μεταφορές ή πλεονάζουσα χωρητικότητα είναι μάλλον μικρή και σε συνδυασμό μέ τίς γενικές προοπτικές γιά τό 1985 ή πιθανότητα αύξησης των ναύλων σ' αυτές τίς περιοχές ίσως πραγματοποιηθεί.

Ο ρυθμός παράδοσης νεοτεύκτων τό 1985 αναμένεται νά είναι ό ίδιος όπως στά χρόνια από τό 1980 και μετά.

Επίσης ό ρυθμός των διαλύσεων αναμένεται νά παραμείνει ύψηλός περίπου στά 25 εκ. dwt και έτσι θά αντιμετωπίσουμε μία μικρή μείωση του παγκοσμίου στόλου.

Η παροπλισμένη χωρητικότητα θά μειωθεί.

Τό υπερήλικο πολλών τύπων πλοίων του παγκοσμίου στόλου αναμένεται νά τεθεί σε κάποιο έλεγχο τό 1985, ιδιαίτερα γιά τά τάνκερς και γιά τά μπάλκ κάρριερς.

Από τήν άποψη τής ναυτιλιακής βιομηχανίας τόσο ή αύξηση των ναύλων όσο και ή διάλυση περισσότερου τοννάζ είναι επιθυμητά.

Παρόλα αυτά ίσως μόνο τό ένα από τά δύο επιτευχθεί τό 1985 έλπίζομε αυτό νά είναι ή αύξηση των ναύλων πού είναι αναγκαία.

Χωρίς καλύτερους ναύλους ή εύελιξα των έφοπλιστών θά τεθεί σε δοκιμασία και ή σκληρή στάση των πιστωτών πού επιβεβαιώθηκε τό 1984 θά έχει σοβαρώτερο αντίκτυπο τό 1985.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. REVUE W 1984
Fearnleys — Oslo — 1985
2. Lloyds Register of Shipping
statistical tables - 1984
3. Lloyds List - Dec. 1984
4. AWES working group on Market and forecast - 1984
5. Holland Shipbuilding - Nov. 1984
6. Seatrade: Jan/85, Febr. /85, March/85, April 85, May/85
7. Norwegian Shipping news: vol. 40, 1984-85
8. Fairplay: vol 293 No. 5284 - 5305
9. BIMCO 2/1985
10. Οι προοπτικές ανάκαμψης των θαλασσίων μεταφορών και ό ρόλος τής Έλληνικής Ναυτιλίας Ι.Κ. ΛΥΡΑΣ
11. Άργώ — Άπρίλιος 1985
12. Ναυτικά Χρονικά — 15/1/1985



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

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

MEDOV CHARTERING S.R.L.
EDDIE BRAGGIOTTI
Director

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29
Phone: 541361/268532 — Telex: 2700046/271460/213836 — Cables: MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΠΟΛΥΜΕΛΕΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟ
ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Αρ. 155/1985

Πρόεδρος: Θ. Παπαεμμανουήλ

Εισηγητής: Χρ. Τριτάκης

Δικηγόρος: Χαρ. Παππας, Χρ. Κοσκινάς.

Θαλάσσια μεταφορά πραγμάτων — Μερική απώλεια και βλάβη του φορτίου — Μετασυμβατικός καθορισμός του ελληνικού ουσιαστικού δικαίου ως εφαρμοστέου — Παραγραφή της αξίωσης για απόζημίωση κατά το στάδιο της επιδικίας.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρ. 289 παρ. 4 ΚΙΝΔ, παραγράφονται κατά το στάδιο της επιδικίας και οι αξιώσεις για μερική απώλεια ή βλάβη του φορτίου, δηλ. αν περάσει χωρίς ενέργεια των μερών χρονικό διάστημα μεγαλύτερο του έτους από την τελευταία διαδικαστική πράξη.

Επειδή διά της υπό κρίσιν αγωγής Ιστορείται ότι την 10-9-1979 εφορτώθησαν εις τόν λιμένα ΒΚΚ/ KOHSICHANG επί του υπό 'Ελληνικήν σημαίαν (νηολ. Πειραιώς) Φ/Γ πλοίου της έναγομένης «Α.Σ.» Ινα μεταφερθούν εις δύο εκ των λιμένων της Μαύρης Θαλάσσης, αι εν αυτή διαλαμβανόμενοι ποσότητες ορύζης, εκδοθεισών άμα τη φορτώσει των υπ' αριθ. 1 (α) Β-1, 1 (β) Β-2 και 2 Β-3 καθαρών φορτωτικών εις διαταγήν ως νόμιμος κομιστής κατέστη ό εν Μόσχα έδρεύων οίκος υπό την έπωνυμίαν «Ε» ότι κατά τόν κατάπλυνον του άνω πλοίου εις τόν (τελικώς επιλεγέντα) λιμένα της 'Οδησσού την 27-10-1979 και την επακολουθήσαν εκφόρτωσιν και παράδοσιν του δι' αυτού κομισθέντος ως άνω φορτίου, ολοκληρωθείσαν την 16-11-1979, διεπιστώθησαν τά εις την άγωγήν ταύτην αναλυτικώς περιγραφόμενα έλλείματα και βλάβαι τούτου συνολικής αξίας 21.290,58 δολλαρίων Η.Π.Α. και ότι ή έναγουσα, ή οποία είχεν ασφαλίσει τόν εν λόγω φορτίον κατά τό στάδιον της μεταφοράς, άπεζημίωσε πλήρως τόν παραλήπτην, ύποκατασταθείσα ούτως αυτοδικαίως, άλλως δι' ειδικής εκχωρήσεως, εις τά εκ της προαναφερθείσης ζημίας δικαιώματα αυτού κατά της έναγομένης. Κατ' ακολουθίαν τούτων, δώκεται διά της κρινομένης άγωγής, μετά τόν διά των προτάσεων γενομένον περιορισμόν του καταψηφιστικού αίτήματος εις μόνο τό αναγνωριστικόν, όπως αναγνωρισθῇ δικαστικώς ότι ή έναγομένη ύποχρεούται νά καταβάλῃ εις την έναγουσαν τό εις δραχμάς Ισάξιον κατά τόν χρόνον της πληρωμής του άνω ποσού δολλαρίων Η.Π.Α. άλλως δρχ. 958.076. 'Υπό τό προεκτεθέν Ιστορικόν αίτημα ή υπό κρίσιν άγωγή είναι νόμω βάσιμος, έρειδόμενη εις τών

διατάξεων τών άρθρων 84, 107, 130, 134, 138, 139, 140, 257 ΚΙΝΔ, 455, 460 Α.Κ., 70 Κ. ΠΟΛ. Δ, αι όποίαι, έλλείψει επικλήσεως ρητής συμφωνία περί του εφαρμοστέου δικαίου επί της εκ διεθνούς συναλλαγής προκυψάσης υπό κρίσιν διαφοράς, εφαρμόζονται εν προκειμένω ως εκ του ότι επικαλούνται ταύτας άμφότεραι οι διάδικοι, χωρούντος, ούτε μετασυμβατικού καθορισμού του εφαρμοστέου δικαίου διά της κατά την παρούσαν δίκην σιωπηράς συμφωνίας αυτών περί ύπαγωγής των εις τάς διατάξεις του 'Ελληνικού δικαίου κατ' άρθρ. 25 έδ. α Α. Κ. (Ευρυγένης, εν 'Αρμ. 24 σελ. 1057 έπλ., Μαρτιδάκη ΙΔΔ τομ. Β' παρ. 34, σελ. 26, 'Εφ. Αθλ. 1502/1969 'Αρμ. 24, 22). 'Οθεν, πρέπει νά έρευνηθῇ περαιτέρω κατ' ουσίαν.

Επειδή, κατά την διάταξιν του άρθρ. 289 παρ. 4 ΚΙΝΔ εις έτησίαν παραγραφήν ύπόκεινται αι αξιώσεις εις της συμβάσεως ναυλώσεως, μεταφοράς επιβατών ή πραγμάτων ως και εκ της μη εκτελέσεως ή μη προσηκούσης εκτελέσεως συμβάσεως, κατά δέ την τοιαύτην του άρθρ. 291 παρ. 1 του ίδιου Κώδικος, ή παραγραφή των άνωτέρω αξιώσεως άρχεται άμα τη λήξει του έτους καθ' ό συμπιπτει ή άφετηρία αυτής. Τέλος, κατά τό άρθρο 261 Α.Κ. ή παραγραφή διακόπτεται διά της έγερσεως της περί της αξιώσεως άγωγής, ή ούτε δέ διακοπήσα παραγραφῇ άρχεται εκ νέου από της τελευταίας διαδικαστικής πράξεως των διαδίκων ή του δικαστηρίου. 'Εκ της τελευταίας ταύτης διατάξεως, έχουσης εφαρμογήν και επί των διαληφθεισών αξιώσεων, συνάγεται ότι εάν ή παραγραφή διεκόπη δι' έγερσεως άγωγής ή αυτή παραγραφῇ (όμοειδής προς την διακοπήσαν) άρχεται κατά πάσαν περίπτωσιν και άνεξαρτήτως του είδους αυτής ως βραχυπροθέσμου ή συνήθους εϋθύς από της άγωγής ταύτης, διακόπτεται δέ μετά πάσαν διαδικαστικήν πράξιν των διαδίκων ή του δικαστηρίου, άρχομένης νέας Ισοχρόνου προς την διακοπήσαν από της επιχειρήσεως της νέας διαδικαστικής πράξεως και δυναμένης νά συμπληρωθῇ διά της παρελεύσεως του δι' αυτήν Ισχύοντος χρόνου χωρίς νά μεσολαβήσῃ διαδικαστική τίς πράξις ή άλλος λόγος διακοπής, πρίν ή τελεσιδικίως περατωθῇ ή δίκη. 'Εν άλλοις λόγοις άφ' ής ή αξίωσις καταστή επιδικος, ή παραγραφή εις ήν ύπόκειται αὕτη δύναται νά συμπληρωθῇ και έν επιδικία άπρακτούντων των διαδίκων, έξ' ου όμως οϋδόλως έπεται ότι χωρεῖ άνστολή της παραγραφῆς ταύτης από της λήξεως της επιδικίας, ήτοι από της άποτελούσης της τελευταίαν διαδικαστικήν πράξιν δημοσιεύσεως της όριστικής άποφάσεως και μέχρις έναρξεως νέας δίκης δι' άσκήσεως ενδίκου μέσου, άφού ό νόμος (261 Α.Κ.) δέν θέτει ως προϋπόθεσιν διά την εφαρμογήν της διατάξεως ταύτης την ύπαρξιν επιδικίας (Α.Π. 1143/1983 εν ά-

λομ. ΝοΒ 32, 673, Α.Π. 231/1964 ΝοΒ 12, 684 Α.Π. 792/1958 ΝοΒ 7, 423 'Εφ. 'Αθ. 1530/1978 ΝοΒ 27, 220). 'Εξ άλλου, του νόμου (άρθρ. 289 παρ. 4 ΚΙΝΔ) μή διακρίνεται μεταξύ αξιώσεως προκυπτουσών εξ όλικής απώλειας ή βλάβης του φορτίου και τοιούτων άπορρουσών εκ μερικής τοιαύτης, περί ής έπιπροσθέτως καθιερούνται ή έτησία άποσβεστική προθεσμία των συναφών αξιώσεων, ή κατά τά άνωτέρω παραγραφῇ έν επιδικία Ισχύει και επί αξιώσεων της τελευταίας ταύτης κατηγορίας, ήτοι των γεννωμένων εκ μερικής απώλειας ή βλάβης του φορτίου, καθ' όσον εκ μόνου του γεγονότος ότι θεσπίζεται ειδική άποσβεστική προθεσμία οϋδόλως έπεται ότι καθιερούται και τό άπαράγραφτον αυτών (βλ. σχετ. Δ. Μαρκιανόν εν Πειρ.Ν. 1 214, ΠολΠρΠειρ. 2548/1980 άδημ.). 'Εν προκειμένω ή έναγομένη διά των προς αντίκρουσιν της άγωγής εις τάς έγγραφους προτάσεις της εκτιθεμένων Ισχυρίζεται, προς παντός άλλου, ότι από της κατά την 12-3-1982 δημοσιεύσεως της άνακοπομένης άποφάσεως, συνιστώσης την τελευταίαν πράξιν του δικαστηρίου και των διαδίκων επίτης υπό κρίσιν διαφοράς, μέχρι της κατά την 23-3-1983 (συνομολογμένης) κοινοποιήσεως αυτής προς την ίδίαν, διάρρευσε χρονικόν διάστημα μείζον του έτους, χωρίς νά λάβῃ χώραν εντός αυτού έτέρα τις διαδικαστική πράξις, συμπληρωθείσης ούτως έν επιδικία της ως ειρηται έτησίας παραγραφῆς. 'Ο Ισχυρισμός ούτος είναι νόμιμος έρειδόμενος επί των προδιαληφθεισών διατάξεων, προς αντίκρουσιν δέ τούτων ή έναγουσα, ήτις, ως προελέχθη, συνομολογεί την έπίδοσιν της ως ειρηται άποφάσεως κατά την 23-3-1983 και την μή διενέργειαν έτέρας τινός διαδικαστικής πράξεως κατά τό από της δημοσιεύσεως και μέχρι της έπίδόσεως της διαμεσολαβήσαν χρονικόν διάστημα, Ισχυρίζεται ότι διά της δημοσιεύσεως αυτής έπαυσεν ύφισταμένη επιδικία και έπομένως, έχώρησεν άναστολή συμπληρώσεως του χρόνου της επικαλουμένης παραγραφῆς, άλλως δέ και έν πάση περιπτώσει επί των άγωγικών αξιώσεων, άφωρσών έλλειμα και βλάβην φορτίου, Ισχύει ή θεσπίζουσα άποσβεστικήν προθεσμίαν διάταξις του άρθρου 148 ΚΙΝΔ και οϋχι ή καθιερούσα έτήσιαν παραγραφῇ όμια του άρθρ. 289 παρ. 4 του αυτού κώδικος, ως δ' εκ τούτου συμπληρωσις της ως ειρηται άποσβεστικής προθεσμίας έν επιδικία δέν είναι νοητή. 'Αμφοτέρω όμως οι άνωτέρω Ισχυρισμοί είναι άβάσιμοι και άπορριπτέοι συμφώνως προς τά έν τοις πρόσθεν εκτενώς εκτεθέντα, έφ' όσον δ' ή έναγουσα δέν επικαλείται κατ' άντένστασιν λόγον τινά διακοπής της κατά τά άνω έν επιδικία συμπληρωθείσης παραγραφῆς, πρέπει νά άπορριπθῇ ή κρινόμενη άγωγή, παρελκούσης της έρεύνης των λοιπών Ισχυρισμών της έναγομένης.



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Άκτινοβολία 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



ΓΑΛΛΙΑ

Έλευθερη Ζώνη

Τό λιμάνι Φόρ της Μασσαλίας λειτουργεί πλέον υπό καθεστώς έλευθερης ζώνης και οι φορτωτές μπορούν να αποθηκεύουν εμπορεύματα μέχρι και πέντε χρόνια χωρίς να χρεώνονται με φόρους ή λοιπά τέλη.

Η εξέλιξη αυτή κρίθηκε αναγκαία για την αναζωπύρωση της κινήσεως και ακολουθεί το παράδειγμα του λιμανιού της Χάβρης, τό οποίο λειτουργεί στην ίδια βάση αλλά με διαφορετικούς κανονισμούς.

ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τό «United States»

Όλοκληρώθηκε ή συμφωνία για την μετασκευή του κρουαζιερόπλοιου «United States» στό δυτικογερμανικά ναυπηγεία Χόβαλτσμπερκε τό οποίο θά εισπράξει περί τά 150 εκατ. δολάρια για τίς έκτεταμένες εργασίες πού απαιτούνται στό 38.216 τον. γκρόσ σκάφος.

Σύμφωνα μέ σχετική ανακοίνωση τό πλοίο θά φθάσει στό ναυπηγείο τόν ερχόμενο Μάρτιο και θά εξασφαλίσει εργασία σέ 1.000 εργατοτεχνίτες επί 18 μήνες.

Αξιίζει νά σημειωθεί ότι τό ναυπηγείο Χόβαλτσμπερκε του Άμβούργου έχει μετατραπεί από τό 1983 σέ έπισκευαστική μονάδα και τό σχετικό συμβόλαιο μέ την πλοιοκτήτρια εταιρία US Cruise Lines έχει ασφαλισθεί από τόν γερμανικό ασφαλιστικό οργανισμό εξαγωγών Hermes.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Καθυστερούν οι παραδόσεις

Τρία ιαπωνικά ναυπηγεία συζητούν μέ την περιβόητη «Σάνκο» για την άναβολή πα-

ραδόσεως 17 από τά 125 παραγγελθέντα μπάλκερς μέχρι τό 1987.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες ή Μισοούϊ άρνήθηκε νά συζητήσει έπαναπροσδιορισμό της παραδόσεως τεσσάρων μπάλκερς τάρτα, ήδη κατασκευάζονται, ενώ ή Σασέμπο, ή Καβασάκι και ή Ίσικαβατζίμα Χαρίμα θά μεταθέσουν πιθανότατα για τό 1987 όσα σκάφη είχαν προγραμματισθεί νά παραδοθούν τό 1986.

Παραγγελία VLCC

Η γνωστή εταιρία Tokyo Tankers άνέθεσε παραγγελία για τή ναυπήγηση ενός VLCC 258.000 d.w. στό ναυπηγείο της Μισοουμπισι μέ παράδοση τόν Οκτώβριο 1986.

Τό νέο σκάφος θά αντικαταστήσει τό ULCC «Nissehi Maru», τό οποίο επώλησε ή εταιρία τόν περασμένο Μάιο για διάλυση, στό στόλο των τεσσάρων μεγάλων δεξαμενοπλοίων πού χρησιμοποιεί για την εκτέλεση μακροχρονίων συμβολαίων μεταφοράς άργου από τόν Περσικό στην Ίαπωνία.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες τό νέο υπερδεξαμενόπλοιο θά εφοδιασθεί μέ οικονομικού τύπου μηχανή Σούλτζερ 7RTA84M ισχύος 22.400 ίππων, προσδίδουσα στό σκάφος ταχύτητα 14 κόμβων και τό κόστος ναυπήγησης θά ανέλθει σέ 44 εκατομ. δολάρια.

ΙΝΔΙΑ

Άδυνατούν νά πληρώσουν

Οι 64 ναυτιλιακές εταιρίες της χώρας πού παρουσιάζαν φορολογικές ζημιές της τάξεως των 2.25 δισεκ. ρουπλών στό δύο τελευταία χρόνια, δήλωσαν ότι άδυνατούν νά πληρώσουν τά χρέη τους πρός τίς εμπορικές τράπεζες και τούς άλλους πιστωτικούς οργανισμούς πού εξαρτώνται από τό Κράτος.

Οι εφόπλισται άφησαν νά έννοηθεί ότι ή Κυβέρνηση άρνήθηκε νά κλιμακώσει τίς προθεσμίες αποπληρωμής των χρεών τους,

των όποιων ή πρώτη δόση έπρεπε νά καταβληθεί μέσα στόν Μάρτιο. Οι εφόπλισται ζήτησαν από την Κυβέρνηση νά έπιμηκύνει την εξόφληση των χρεών σέ μιά περίοδο πέντε έτών άρχής γενομένης από τού Μαρτίου 1986.

Κατά την ανακοίνωση της Ένώσεως Έφοπλιστών της χώρας ή κατάσταση αυτή όφείλεται στις έπιδράσεις της διεθνούς οικονομικής ύφέσεως επί της Ίνδικης ναυτιλίας. Έκφράζεται δέ ό κίνδυνος της περαιτέρω καταστροφής μέχρι τέλους τού οικονομικού έτους, δεδομένου ότι δέν υπάρχει στόν όρίζοντα κανένα σημείο βελτιώσεως έντός των προσεχών μηνών.

ΚΙΝΑ

Έλλειψη άγκυροβολίων

Σύμφωνα μέ δηλώσεις αξιωματούχου τού Έπουργείου Έπικοινωνιών, κάθε μέρα άνω των 380 πλοίων περιμένουν νά εισέλθουν στός 24 μεγάλους λιμένες της χώρας, λόγω της έλλειψης θέσεων πλευρίσεως ή όποια υπάρχει στός λιμένες αυτούς. Κατά τόν ίδιο αξιωματούχο, οι Κινεζικοί λιμένες μπορούν κατά μέσο όρο νά εξυπηρετήσουν 120 πλοία την ήμέρα σέ 150 θέσεις πλευρίσεως. Η κατάσταση όμως χειροτερεύει λόγω τού κακού προγραμματισμού των εισαγωγών και εξαγωγών και λόγω της έλλειψης μέσων ύποδομής και κυρίως άποθηκείσεως. Μικρά σχετικά έπιβράδυνση παρατηρείται στην εκφόρτωση μεταλλουργικών και σιδηρουργικών προϊόντων ενώ ή μεγάλη καθυστέρηση σημειώνεται στις εισαγωγές χημικών λιπασμάτων.

Οι κινεζικοί λιμένες, μέσα στό πρώτο έξαμηνο τού έτους πρέπει νά εξυπηρετήσουν περί τά 5.300 πλοία μέ φορτία 52 εκατομ. τόννων, έναντι 4.100 πλοίων και 40 εκατομ. τόννων φορτίου τού αντίστοιχου εξαμήνου τού 1984. Τή γενική κατάσταση έλπίζεται ότι θά βελτιώσει σημαντικά στό μέλλον τό έβδομο πενταετές πρόγραμμα, τού όποιου ή εκτέλεση θ' άρχίσει τόν Ίανουάριο τού 1986.

ΚΥΠΡΟΣ

Η κίνηση των λιμένων

Οι δύο κύριοι Κυπριακοί λιμένες, τού Λάρνακος και της Λεμεσού δέχονται συνεχώς περισσότερα έμπορεύματα σέ κοντέινερς. Έτσι ενώ τό 1983 είχαν εκφορτωθεί 157.000 TEU, κατά τό 1984 τά εκφορτωθέντα κοντέινερς έφθασαν τά 262.000 TEU.

Τά δύο τρίτα των παραπάνω κοντέινερς

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

εκφορτώθηκαν στη Λεμεσό, ή οποία έτσι παρουσιάζεται διπλασιάζουσα τον συνολικό όγκο της κινήσεως των κοντέϊνερς. 'Αλλά και ο Λάρναξ παρουσίασε αύξηση κατά 40% δεδομένου ότι χειρίστηκε 92.000 TEU, έναντι των 60.000 περίου χιλιάδων του 1983.

ΛΙΒΕΡΙΑ

Οι νηολογήσεις

Σε μία προσπάθεια να διατηρήσει την ισχύ του νηολογίου της παρά την συνεχιζόμενη ναυτιλιακή κρίση, η κυβέρνηση της Λιβερίας προχώρησε στη μείωση κατά 10% των δικαιωμάτων για τη άρχική νηολόγηση πλοίων, ενώ ταυτόχρονα θέσπισε νέο κανονισμό για τα πλοία που νηολογούνται στο Λιβερία και προορίζονται για άμεσο παροπλισμό.

Με τον νέο κανονισμό ένα υπερδεξαμενόπλοιο εφόσον πρόκειται να παροπλισθεί μπορεί να νηολογηθεί στη Λιβερία έναντι διάπασης περί των 2.500 δολλαρίων μόνον, ενώ παλαιότερα τό ίδιο σκάφος θά δαπανούσε για τη νηολόγηση περί της 150.000 χιλιάδες δολάρια.

M. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Καλύτερες προοπτικές

Κατά την τελευταία στατιστική περί του παγκόσμιου παροπλισμένου τοννάζ που δημοσίευσε τό Συμβούλιο των Βρεταννών Έφοπλιστών, ο βρεταννικός έμπορικός στό-

λος βρίσκεται σήμερα σε καλύτερα θέση από τους στόλους άλλων ναυτικών χωρών και ύστερα από τον μακρότατο μαρasmus του έχει μπει τώρα στο δρόμο της αποκαταστάσεως.

Πράγματι ενώ σε παγκόσμια κλίμακα ο παροπλισμός αύξηθηκε στο τέλος Μαρτίου κατά 1,28 εκατ. τον. d.w., τό άργούν τονάζ του βρεταννικού στόλου δέν παρουσίασε καμιά αύξηση αλλά παρέμεινε σχεδόν στά ίδια επίπεδα του προηγούμενου μηνός, μέ 21 άργούντα πετρελαιοφόρα 2,54 εκατ. τον. d.w. και 22 άργούντα φορτηγά 111.000 τον. d.w.

Έκ τούτου συμπεραίνεται ότι στον τομέα αυτό ή βρεταννική ναυτιλία δείχνει σημεία βελτιώσεως έναντι των συναγωνιστών της.

Πετρέλαιο από άνθρακα

Σύμφωνα μέ άνακοίνωση του Βρεταννικού Εϊδικού Συμβουλίου Άνθρακα προχωρούν τά σχέδια για τη παραγωγή πετρελαίου από άνθρακα μέ την άνέγερση ενός πειραματικού εργοστασίου στη Βόρεια Ουαλλία τό όποιο θά άποτελέσει τον πρόδρομο ενός εργοστασίου πλήρους κλίμακας που θά παράγει βενζίνη, πετρέλαιο ντίζελ και καύσιμα άεροσκαφών μέ ρυθμό άρκετών χιλιάδων τόννων την ήμέρα. Τό πειραματικό εργοστάσιο θά μετατρέπει 2,5 τόννους άνθρακα σε ύγρά καύσιμα την ήμέρα χρησιμοποιώντας μία μέθοδο που τελειοποιήθηκε στο ίδρυμα έρευνών του Έθνικού Συμβουλίου Άνθρακα στο Τσέλτενχαμ της δυτικής Άγγλίας.

Τά τρία κύρια στάδια της μεθόδου αυτής περιλαμβάνουν τη διάλυση του άνθρακα σε ένα διαλύτη, τη θραύση και ύδρογόνωση

του άνθρακα υπό πίεση και τό διαχωρισμό σε έλαφρά κλάσματα και στο βαρύτερο κλάσμα που άνακυκλώνεται στο σύστημα. Τό μυστικό της επιτυχίας της μεθόδου θεωρείται ότι έγκειται στο διαλύτη.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Ο κανονισμός για την διέλευση

Άλλάζει ο κανονισμός για τον διάπλου της Διώρυγας του Παναμάς ώστε να έρθει σε συμφωνία με τους διεθνείς κανονισμούς που ρυθμίζουν την διακίνηση επικινδύνων φορτίων. Μέ στόχο την όμογενοποίηση των διαφόρων κανονισμών που ίσχυαν μέχρι τώρα και την εύκολία χρήσης ή Έπιτροπή για την Διώρυγα του Παναμά θά εφαρμόζει τις συνθήκες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού για την διέλευση στην διώρυγα. Η κίνηση αυτή για την αλλαγή του κανονισμού ήταν άποτέλεσμα αύξησεως της πυκνότητας κυκλοφορίας στην διώρυγα καθώς και των μεγάλων ποσοτήτων επικινδύνων άγαθών που διακινούνται αλλά και της πολυπλοκότητας και δυσχρησίας των παλαιών κανονισμών. Ένα πλεονέκτημα στον νέο κανονισμό θά είναι ή μη ύποχρέωση των πλοίων που διαπλέουν την διώρυγα να συμμορφώνονται με τους άύστηρους κανονισμούς άσφαλείας της Άκτοφυλακής των ΗΠΑ, αν δέν πρόκειται να καταπλεύσουν σε άμερικανικό λιμάνι. Άντίθετα ο νέος κανονισμός είναι άύστηρότερος σε θέματα μεταφοράς ραδιενεργών υλικών. Τά πλοία που θά μεταφέρουν τέτοια υλικά θά πρέπει να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Έπικινδύνων Άγαθών (IMDC), θά

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.)

πρέπει επίσης να είδωποιούν την επιτροπή για την προσέγγισή τους στη διώρυγα και κατά την διέλευσή θά πρέπει να προειδοποιούν τα άλλα πλοία με σημαίες για το είδος του φορτίου που μεταφέρουν. Η επιτροπή ανακοίνωσε ότι θα άρνηθεί την διέλευση σε περίπτωση που κάποιο πλοίο δεν θα συμμορφώνεται με τον νέο κανονισμό.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Αγοράζει μεταχειρισμένα

Θερμός πελάτης των μπάλκ κάρριερς σε τιμές ευκαιρίας απέδειχθη η Σοβιετική Ένωση αυτόν τον τελευταίο καιρό.

Από τις αλληλοσυσχετίσεις που κάνουν τα ναυλομεσιτικά γραφεία, συμπεραίνουν ότι μεταξύ των αγορών αυτών είναι η πρόσκτηση δύο σκαφών ναυπηγήσεως του 1978, μεταφορικής ικανότητας περίπου 45.000 τόν. d.w., τα οποία πουλήθηκαν προς 6,6 εκατομ. δολάρια το καθένα. Επίσης τέσσερα μπάλκ κάρριερς της τάξεως των 38-39.000 τόνων που άλλαξαν πλοιοκτησία αντί συνολικού ποσού ανερχομένου γύρω στα 26-27 εκατομ. δολάρια.

Επίσης μεταξύ των μονάδων που αγοράστηκαν περιλαμβάνονται τα πλοία «Baltic Skou» και «Artic Skou», των 27.000 τόν. d.w. των οποίων η τιμή ήταν γύρω στα τέσσερα εκατ. δολάρια το καθένα, καθώς και το «Kamak» των 34.000 τόν. d.w. το οποίο αρχικά θεωρήθηκε πως πουλήθηκε σε Τούρκους αγοραστές, αλλά οι τελευταίες πληροφορίες τό φέρουν μεταβιβασθέν στην ΕΣΣΔ αντί 4,5 εκατ. δολαρίων.

ΤΑΪΒΑΝ

Θά χάσει την πρώτη θέση;

Όπως δήλωσε αρμόδιος παράγων της Ταϊβάν, η χώρα του δεν είναι καθόλου δύσκολο να χάσει την πρώτη θέση στην παγκόσμια αγορά των διαλύσεων πλοίων, λόγω του εξοντωτικού ανταγωνισμού τόν οποίο ασκούν η Νότιος Κορέα, το Πακιστάν και η Κίνα αλλά και λόγω της πτώσεως των τιμών. Πράγματι η Ταϊβάν ξεπερνιέται στις αγορές του Λονδίνου και της Ν. Υόρκης, ενώ η τιμή της χαλυβδολαμαρίνας, που είναι το κύριο προϊόν της βιομηχανίας, έχει σημειώσει από το 1982 πτώση κατά 30%.

Κατά το πρώτο πεντάμηνο του 1985 τα διαλυτήρια της Ταϊβάν διέλυσαν 91 πλοία 1,4 εκατομ. τόνων ελαφρού εκτοπίσματος έναντι των 122 πλοίων 1,6 εκατ. τόνων του αντίστοιχου πενταμήνου του 1984, ενώ καθ' όλο το 1984 η Ταϊβάν διέλυσε 320 πλοία 3.1 εκατομ. τόν. βάρους.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Η στάση της ΔΟΜ

Δέν αποφάσισε ακόμη η ΔΟΜ ποιά θά είναι η στάση της έναντι του νέου νηολογίου που θά δημιουργηθεί στο Χόγκ Κόγκ, όταν θά πάψει να είναι τμήμα του βρετανικού νηολογίου. Αν δηλαδή οι όροι υπό τους οποίους θά ιδρυθεί θά τό κατατάξουν ή όχι μεταξύ των σημαιών ευκαιρίας. Πράγμα τό οποίο, μέχρις ενός σημείου, θά εξαρτηθεί από

τό τό αποτέλεσμα των διαπραγματεύσεων που θά διεξαχθούν στο μεταξύ από τους εφοπλιστές και τους αρμοδίους του Χόγκ Κόγκ.

Ός γνωστόν η ΔΟΜ, διαθέτει πίνακα των χωρών του λεγομένου «άνοικτου νηολογίου» και συνάπτει ειδικές συμβάσεις για τα πληρώματα των πλοίων που φέρουν τις σημαίες των χωρών αυτών. Οι συμβάσεις αυτές εξασφαλίζουν τα πλοία από τις ένδεχόμενες πράξεις μπούκοτς που η ΔΟΜ ένασκει σε διάφορα λιμάνια.

Θεωρείται βέβαιο ότι τό Χόγκ Κόγκ για να προσχωρήσει στη ΔΟΜ θά πρέπει να προβεί σε σημαντικές παραχωρήσεις αναφερόμενες σε εφοπλιστικές δεσμεύσεις σχετικά με την σημαία και τα χρησιμοποιησόμενα πληρώματα. Σημειωτέον ότι ο σημερινός στόλος του Χόγκ Κόγκ είναι εκείνος που υποτίθεται ότι θ' αποτελέσει τόν κύριο πυρήνα του νέου νηολογίου, δεδομένου ότι ο ε-

φοπλισμός της νήσου ελέγχει άνω των 1.500 πλοίων 55 εκατομ. τ. γκρός, τό όποια σήμερα πλέουν με τις σημαίες της Λιβερίας και του Παναμά.

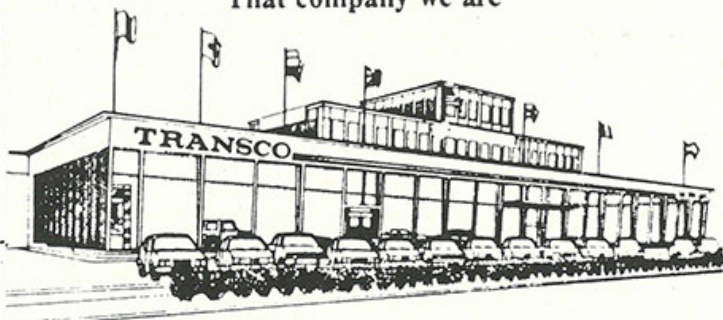
Κατά τις δηλώσεις των αρμοδίων ναυτικών παραγόντων της Κυβερνήσεως του ΧΚ, τό Λονδίνο στα πλαίσια της νέας ναυτικής νομοθεσίας (Merchant Shipping Act 1984) έχει προετοιμάσει ένα πρόγραμμα παροχής νηολογιακής αυτονομίας για τις εκτός του 'Ην. Βασιλείου γεωγραφικές ζώνες που υπάγονται στην άκτινα της βρετανικής επιρροής. Ένας τέτοιο πρόγραμμα ανεξάρτητου νηολογίου αντιμετωπίζεται και για τό Χ.Κ. Σήμερα οι περιστάσεις επιβάλλουν να παρθούν πρωτοβουλίες, οι όποιες όμως δέν θά είναι εύκολες, δεδομένου ότι θά πρέπει να θεσμοθετηθεί ένα καινούργιο νομικό καθεστώς. Τό μόνο βέβαιο είναι ότι δέν υπάρχει καμμία πρόθεση να δημιουργηθεί μία νέα σημαία ευκαιρίας.



we deliver cars to the world
TRANSCO

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

That company we are



TRANSCO TAX FREE CARS

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

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ
TRANSCO HELLAS

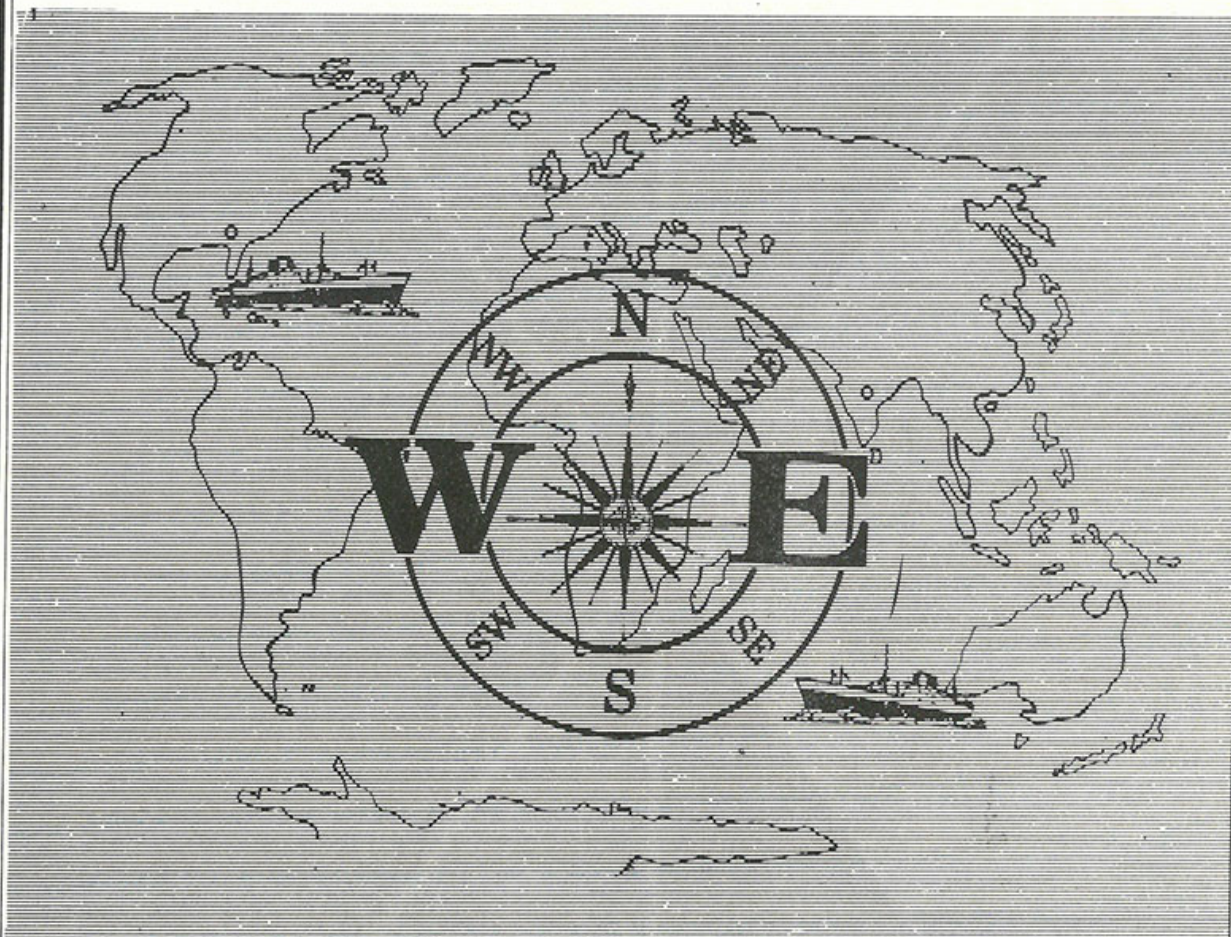
Λεωφ. Συγγρού 338. Τηλ.: 9561948 - 9565820 - 9594877 TELEX: 22 2343

ΣΑΣ ΣΥΜΦΕΡΕΙ ΑΠΟ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΛΕΥΡΕΣ



Hellarabia BUNKERS

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

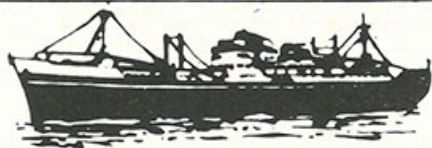


Why not obtain a quotation
from us?? You've got
nothing to loose but...
much to gain.

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Σημαντικό συμβόλαιο μεταφοράς άνθρακα ανατέθηκε στον "Ομίλο Τσαβλίρη"

Η ΔΕΗ ανέθεσε στον Όμιλο Τσαβλίρη συμβόλαιο μεταφοράς γαιανθράκων από τις Ήνωμένες Πολιτείες ύψους περίπου 10 εκατομμ. δολларίων.

Οι πρόσ μεταφορά ποσότητες ξεπερνούν το ένα εκατομμ. τόννους και σύμφωνα με τους όρους της συμφωνίας πρέπει κατά το ήμισυ να μεταφερθούν με πλοία υπό ελληνική σημαία ή ανήκοντα σε Έλληνες πλοιοκτήτες.

Τό Κομμίτυ έδεξιώθη τον Πρόεδρο του Baltic Exchange

Στις 26 Ιουνίου, σε αίθουσα του Ξενοδοχείου Σαβού του Λονδίνου, τό Συμβούλιο της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας έδεξιώθη τον απερχόμενο Πρόεδρο του Μπώλτικ κ. Κάρρον Γκρέηγκ, και του προσέφερε αναμνηστικό δισκάριο.

Ο κ. Κάρρον Γκρέηγκ, στά χρόνια της Προεδρίας του έδειξε ιδιαίτερο ενδιαφέρον και συμπάθεια στό Έλληνικό στοιχείο του Μπώλτικ, και σ' αυτόν όφειλεται ή σκέψη νά υπάρχει και Έλληνας Διευθυντής στό Συμβούλιο του Μπώλτικ, θέση πού κατέλαβε πρόσφατα ό κ. Έπαμεινώντας Γ. Έμπεριρίκος.

Στό γεύμα παρακάθησε επίσης ό διάδοχος του κ. Γκρέηγκ στην προεδρία του Μπώλτικ, κ. Ρίτσαρντ Χάντ, πού κατά σύμπτωση είχε ξεκινήσει ή ναυτιλιακή του σταδιοδρομία στό Έλληνο - άγγλικό έμπορικό ναυτιλιακό οίκο των Άφών Ράλλη και τά μέλη του Συμβουλίου του Κομμίτυ και επίσης τά παλαιά μέλη του κ.κ. Ν. Άπόδιακος, Ι.Σ. Φαφαλιός, Ν.Σ. Βλασσόπουλος και ό κ. Τρύφων Κέδρος, προσωπικός φίλος του κ. Γκρέηγκ.

Παραδόσεις

Άπό τά ναυπηγεία της Νίππον Κόκαν παραδόθηκε πρό έβδομoδος στην εταιρία «Γλαύκη» του Όμίλου Άλαφούζου, τό μπάλκ κάρριερ μεγέθους πάναμαξ «Ίος» 64.267 τόν. d.w., 34.000 τόν. γκρός.

Τό σκάφος είναι έφοδιασμένο μέ οικονομικού τύπου μηχανή Σούλτζερ 7RTA58 προσδίδουσα ταχύτητα περί των 14,5 κόμβων και ύψωσε ελληνική σημαία.

Άπό τά ναυπηγεία της Μπουρμάστερ και Γουέην παραδόθηκε πρόσφατα στην εταιρία «Nueva Gloria Corp.», του Οίκου Φαφαλιού, τό μεγέθους πάναμαξ μπάλκερ «Στά-

μος» 64.000 τόν. d.w. Σημαία Έλληνική.

Πρόκειται γιά τό 20ο πλοίο της σειράς των οικονομικών καταναλώσεων μπάλκερς πού κατασκεύασαν οι Δανοί και φέρει πεντακύλινδρου μηχανή B & W τύπου L70 MC μέ καταλωση περί τούς 33 τόννους την ήμερα γιά ταχύτητα περί τούς 14.5 κόμβους.

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Northern Valley» 26.200 τόν. d.w. 16.694 τόν. γκρός βρετανικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού περτών 1.25 εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Οδύσσεια 10» 26.524 τόν. d.w. 15.976 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 2.2 εκατ. δολларίων.

— Επίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Καπετάν Ραχιώτης» 27.503 τόν. d.w., 16.098 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1967, έναντι ποσού περί των 900.000 δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του φορτηγού τύπου SD14 «Claudia Kogel» 15.139 τόν. d.w., βρετανικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού 820.000 δολларίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Εύνοια» 15.177 τόν. d.w., 10.006 τόν. γκρός ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι ποσού 800.000 δολларίων.

— Όλλανδοί πλοιοκτήτες αγόρασαν τό φορτηγό «Αιητζιαν Προσπέρνιτ» 7.658 τόν. d.w. ναυπηγηθέν στην Βραζιλία τό 1970, έναντι ποσού 400.000 δολларίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Grand Hickory» 25.912 τόν. d.w. ναυπηγηθέν στην Ίαπωνία τό 1978, μηχανή Μπουρμάστερ 9.600 ίππων, έναντι τιμής 2.3 εκατ. δολларίων.

— Ιταλοί αγόρασαν τό υπό παναμαϊκή σημαία δεξαμενόπλοιο «Κυρά Πόπη» 20.881 τόν. d.w., βρετανικής κατασκευής 1964, έναντι ποσού περί του 1.6 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δηελοκινήτου δεξαμενοπλοίου «Gracious Fountain» 124.136 τόν. d.w., ιαπωνικής κατα-

σκευής 1975, έφοδιασμένο μέ IGS/COW, έναντι ποσού περί των 4.5 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες επίσης απέκτησαν τό ακόλουθα τρία σκάφη: τό δεξαμενόπλοιο «Intermar Progress» 87.439 τόν. d.w., ιαπωνικής κατασκευής 1974, μέ σύστήματα IGS/COW, τό μπάλκ κάρριερ «Dora» 27.612 τόν. d.w. του 1971 και τό επίσης μπάλκ κάρριερ «Bonanza» 27.494 τόν. d.w. του 1977, έναντι τιμής εν bloc 8.5 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ «Grand Spruce» 27.507 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 2.3 εκατ. δολларίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν τό παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Caroline F» 26.874 τόν. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1968, έναντι ποσού 940.000 δολларίων.

— Ινδοί αγόρασαν σε πλειστηριασμό τό ελληνικό μπάλκερ «Σόνιντ» 11.859 τόν. γκρός του 1968, έναντι ποσού 65 εκατομμ. δολларίων.

— Σε Έλληνες τέλος περιήλθε τό στροβιλοκίνητο υπερδεξαμενόπλοιο «Eso Deutschland» 421.600 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 5,6 εκατομμ. δολларίων μέ παράδοση ως έστι» Νορβηγία.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Φορμόζας αγόρασαν τό ελληνικό μικτό πλοίο «Κλάσσικ» 73.492 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, αντί δολ. 112,50 ανά τόν. έλ. εκποτίσματος.

— Επίσης στη Φορμόζα έπωλήθη γιά διάλυση τό υπό λιβεριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Άνδρος Αϊλαντ» 21.457 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1967 σε άγνωστη τιμή.

— Στο Πακιστάν έπωλήθησαν γιά διάλυση τά δύο ελληνικά φορτηγά-ψυγεία «Άστέρι» 6.151 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1965 και «Αταλάντη» 6.255 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1966, αντί δολ. 88 ανά τόν. έλ. εκποτίσματος.

— Στη Ταϊβάν έπωλήθη γιά διάλυση τό μικτό στροβιλοκίνητο πλοίο «Οθέντικ» 73.492 τόν. γκρός, 27.695 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1973, αντί δολ. 108 ανά τόννο βάρους.

— Ινδοί διαλυτές αγόρασαν τό ελληνικό φορτηγό «Αίλας» 9.457 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1967, αντί δολ. 117,50 ανά τόννο έλ. εκποτίσματος.

— Στην Ελλάδα μέ προορισμό ή διάλυση έπωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Ευτυχία» 10.344 τόν. γκρός του 1965, αντί δολ. 89 ανά τόννο.

— Στη Κορέα έπωλήθη γιά διάλυση τό υπό λιβεριανή μπάλκ κάρριερ «Αικατερίνη» 28.646 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1967, σε άγνωστη τιμή.

— Τούρκοι διαλυτές αγόρασαν τό δεξαμενόπλοιο «Πετρόλα 32» 21.977 τόν. γκρός, 9.877 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1957, αντί δολ. 90 ανά τόν. έλ. εκποτίσματος.

— Τέλος, Νοτιοκορεάτες αγόρασαν τό ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Πολυμήχανος», 48.754 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1966, σε άγνωστη τιμή.

ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΔΙΟΡΘΩΣΗ

Ο δαίμων της φωτοσυνθέσεως είσχωρησε χωρίς νά γίνει αντιληπτό στην σελίδα 31 του φύλλου μας της 1ης Ιουλίου, μέ αποτέλεσμα αντί του όρθου ΠΕΝΕΝ νά αναγραφεί ΠΕΠΕΝ, έγείροντας έτσι άδικαιολόγητα σχόλια εις βάρος της διοικήσεως της ΠΕΠΕΝ πού είναι γνωστό ότι άσκει υπεύθυνο και δημιουργικό συνδικαλισμό

‘Η Ε.Ε.Ε. τιμά τον ‘Αντώνη Χανδρή



‘Η αίθουσα του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένωσης Έφοπλιστών ονομάστηκε αίθουσα ΑΝΤΩΝΙΟΥ Ι. ΧΑΝΔΡΗ και τοποθετήθηκε σχετική πινακίδα και αναρτήθηκε η φωτογραφία του.

Ακόμη η Ε.Ε.Ε. κατά τη τελευταία συνεδρίαση του Διοικητικού Συμβουλίου προχώρησε στην όριστική διαμόρφωση προηγούμενης απόφασής του για τη καθιέρωση δωρεών και έκδηλώσεων στη μνήμη του εξέχοντος Έλληνα έφοπλιστού ως εξής:

— Έτήσια προσφορά 1.500.000 δρχ. για

τρία χρόνια στο Κολλέγιο ‘Αθηνών για υποτροφίες σε παιδιά ναυτικών.

— Έτήσια απονομή επάθλων 150.000 δρχ. έκαστον, σε 10 απόφοιτους Λυκείου, επίσης παιδιά ναυτικών που εισάγονται στην τριτοβάθμια εκπαίδευση μετά από επιτυχή συμμετοχή στις Γενικές εξετάσεις. Θα ακολουθήσει σύντομα ανακοίνωση για τους όρους και τη διαδικασία απονομής των επάθλων.

— Άθλοθέτηση ετήσιου βραβείου 200.000 δρχ. για πράξεις ανθρωπίνης αλληλεγγύης στη θάλασσα.

Κατά της ρυπάνσεως

Με στόχο την ενεργοποίηση των φορέων-εταρειών της εμπορικής ναυτιλίας για τον περιορισμό της αλόγιστης ρυπάνσεως των ακτών από τα σκουπίδια δόθηκε από την HELMEPA στις 8 ‘Ιουλίου δεξίωση στο κρουαζιερόπλοιο «Άτλας» στο λιμάνι του Πειραιά.

Πρός τους παρισταμένους δημοσιογράφους μίλησε ο πρόεδρος της Ένωσης Προστασίας Θαλασσίων Περιβάλλοντος κ. Γ.Π. Λιβανός και ο γεν. διευθυντής κ. Δ. Μητσάτσος, δίνοντας το σύνθημα για τη μάχη της αντιρρυπάνσεως των ακτών.

‘Η HELMEPA είναι μη κερδοσκοπική οργάνωση και ιδρύθηκε το 1982. Μέλη της είναι 4.400 ελληνικά ποντοπόρα πλοία, 80 εταιρείες συνδεδεμένες με την ναυτιλία και 2.700 Έλληνες ναυτικοί, μεταξύ των οποίων και αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού.

Μέχρι σήμερα 1.800 αξιωματικοί έχουν παρακολουθήσει τα σεμινάρια που οργανώνει η Ένωση, της οποίας η κύρια λειτουργία είναι να ενημερώνει και να επιμορφώνει, παρά να ρυθμίζει και να επιβάλλει.

Συνάντηση της Ε.Ε.Μ.Φ.Π. με το Δ.Σ. του Σωματείου Μεσιτών

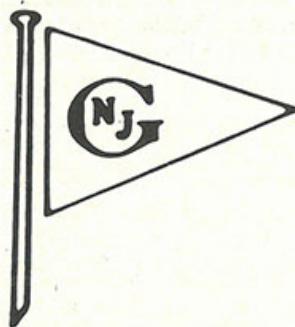
Στά πλαίσια δραστηριοποίησής της για την προώθηση της απασχολήσεως του Μεσογειακού πλοίου, η Ένωση Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων παρέθεσε στις 13 ‘Ιουνίου γεύμα εργασίας, στην Ναυτιλιακή Λέσχη, προς το Διοικητικό Συμβούλιο του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων. ‘Η συνάντηση αυτή αποτέλεσε ένα πρώτο βήμα για την στενότερη συνεργασία των δύο ενώσεων στην περίοδο αυτή της όξυνσης κρίσεως που αντιμετωπίζει και η μεσογειακή ναυτιλία. Όπως ανακοινώθηκε οι συζητήσεις αποβλέπουν στο να ένταθεί ο ρόλος του Πειραιά ως ναυλομεσιτικό κέντρο, με μεγαλύτερη συμμετοχή των ελληνικών μεσογειακών πλοίων στην κάλυψη των αναγκών της ναυλαγοράς.

Διάσωση προσφύγων

Εικοσιτέσσερις Βιετναμέζους πρόσφυγες περισυνέλεξε στις 12 ‘Ιουλίου το ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Κρήτη Έμεραλντ», που έπλεε 30 μίλια νότια της Σαϊγκόν.

Οι πρόσφυγες είχαν επιβιβασθεί σε βάρκα, η οποία ανέγκυσθηκε στο πλοίο και θα αποβιβασθούν την έρχομενη Πέμπτη στο λιμάνι Μπουσάν της Ν. Κορέας.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.
N. J. GOULANDRIS LTD.



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

TEL: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

Η σύμβαση των άκτοπλοϊκών

Με απόφαση του κ. 'Αρσένη κυρώθηκε η συλλογική σύμβαση εργασίας των πληρωμάτων των επιβατηγών άκτοπλοϊκών πλοίων, η οποία ισχύει από την 1 'Ιανουαρίου και λήγει στις 31 Δεκεμβρίου.

Αδεια κατασχέσεως

Ο υπουργός 'Εθνικής Οικονομίας και Ναυτιλίας κ. 'Αρσένης χορήγησε άδεια κατασχέσεως στα πληρώματα των πλοίων «Ειρήνη» νηολ. Πειραιά 5487 και «Πόλαρ Παραγούδα» νηολ. Πειραιά 8313 προκειμένου να ικανοποιήσουν καθυστερούμενες μισθολογικές απαιτήσεις τους.

Οι θαλαμηγοί

Με πρωτοβουλία 'Ελλήνων ιδιοκτητών θαλαμηγών σκαφών ήλθαν πρόσφατα στη χώρα μας 52 πράκτορες ναυλώσεων σκαφών άναψυχής απ' όλον τον κόσμο. 'Αφού ταξίδεψαν με θαλαμηγούς όλων των τύπων σε διάφορα ελληνικά νησιά, οι ξένοι καλεσμένοι όμολόγησαν ότι έμειναν έκπληκτοι από τις όμορφιές του τόπου μας και από την πληθώρα και τό σέρβις των θαλαμηγών, ενώ τόνισαν ότι είναι άναγκαία ή μεγαλύτερα προβολή από τον ΕΟΤ των δυνατοτήτων του γιώτινγκ που παραμένουν άγνωστες για την πλειονότητα των ξένων.

Η έκθεση «Ελλάδα και Θάλασσα»

Με 25 μέρες καθυστέρησης (είχε άναγγελθεί για τις 11 'Ιουνίου) εγκαινιάσθηκε χθές ή έκθεση «Ελλάδα και Θάλασσα» στο έκθεσιακό κέντρο του ΟΛΠ στον Πειραιά, που στοίχισε — όπως λένε — στο ύπουργείο Πολιτισμού 350 εκατομμύρια δραχμές.

Όπως δήλωσε κατά τη τελετή των εγκαινίων ή ύπουργός Πολιτισμού, ή έκθεση είναι ένταγμένη στις έκδηλώσεις της Πολιτιστικής 'Αθήνας και σκοπεύει στην «παρουσίαση της επίδρασης της θάλασσας στη διαμόρφωση και εξέλιξη του πολιτισμού των 'Ελλήνων».

Για την όργάνωσή της συνεργάστηκαν 12 φορείς και έννέα Τράπεζες, ενώ περισσότερα από 100 μουσεια, έκκλησιαστικά ιδρύματα και ιδιωτικές συλλογές παραχώρησαν έργα τους.

Ο αριθμός των έκθεμάτων είναι μεγάλος, αλλά πουθενά δέν άναφέρεται πόσα άκριβώς έργα τέχνης θά δει ό έπισκέπτης.

Δυναμική ή πορεία του 'Ελληνικού Νηογνώμονος

Δυναμική είναι πλέον ή παρουσία του 'Ελληνικού Νηογνώμονος τόσο στο έσωτερικό όσο και στο έξωτερικό μετά τά άλματα που έπιτεύχθηκαν τά δύο τελευταία χρόνια. Τό συμπέρασμα προκύπτει από όσα είπαν σε συνέντευξη τύπου ό πρόεδρος του 'Ελληνικού Νηογνώμονος κ. Τριαντ. Λυσιμάχου, ό διευθύνων σύμβουλος κ. Γεώργ. Κούτσης και ό γεν. διευθυντής κ. Διον. Μελισσινός οι όποιοι με την εύκαιρία της δημοσιεύσεως του άπολογισμού και του ίσολογισμού του 1984 παρουσίασαν την πορεία του Νηογνώμονος κατά την τελευταία διετία όποτε είχαν τεθεί και οι νέοι στόχοι για άναδιοργάνωση και άναβάθμιση των ύπηρεσιών του, την επέκταση των εργασιών του, την καταπολέμηση της άνεργίας και την τεχνολογική άναβάθμιση με κύριο στόχο την εξυπηρέτηση της 'Ελληνικής Ναυτιλίας και της Βιομηχανίας. Σύμφωνα με όσα είπαν οι εκπρόσωποι του 'Ελληνικού Νηογνώμονος:

● Τά δύο τελευταία χρόνια ό Ε.Ν. άναγνωρίστηκε πλήρως από έπτά ξένα κράτη και έχει έπιμέρους άναγνωρίσεις από Καναδά και Κουβέιτ, παράλληλα ξεκίνησαν μία σειρά από διαδικασίες προκειμένου να άναγνωριστεί και από άλλες Κυβερνήσεις.

● Αύξήθηκε τό δίκτυο των αντιπροσώπων του ανά τον κόσμο και σήμερα ό Ε.Ν. έχει 154 σημεία στηρίξεως πέραν της συνεργασίας την όποία έχει με άλλους Νηογνώμονες. Με αυτό τό τρόπο εξασφαλίζει την δυνατότητα ταχείας και σωστής εξυπηρέτησεως του ελληνικού πλοίου σε όποιοδήποτε λιμάνι του κόσμου.

● Πυκνώθηκε τό δίκτυο και άνοίχθηκαν γραφεία στην Θεσσαλονίκη με μόνιμο προ-

σωπικό ύψηλης έπιστημονικής στάθμης και ό Ε.Ν. συμμετέχει σε όλες τις έπιτροπές και τά όργανα του ΙΜΟ με δικά του έξοδα.

● Είναι σε έπαφή και συνεργασία με μεγάλους ξένους Νηογνώμονες, ξένους τεχνικούς 'Οργανισμούς και έρευνητικά κέντρα με στόχο την μεταφορά τεχνογνωσίας στην 'Ελλάδα, πέραν της καλής συνεργασίας την όποία ανέπτυξε με την Ναυπηγική Σχολή του Ε.Μ.Π. και την ένεργό συμμετοχή του σε διεθνή και 'Ελληνικά τεχνολογικά συμπόσια, σεμινάρια κλπ.

● Στους επόμενους μήνες θά εξαγγελθεί ή ίδρυση στον Πειραιά Κέντρου Ναυτικής Έρευνας και Τεχνολογίας.

● Άναμορφώθηκε τό Καταστατικό και ή δομή του Ε.Ν. έτσι ώστε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των καιρών και προεβλέφθη ή δημιουργία ενός όργάνου εύρύτατης συμμετοχής εκπροσώπων του τεχνικού, ασφαλιστικού, τραπεζιτικού, ναυτιλιακού και βιομηχανικού κόσμου έτσι ώστε όλοι όσοι έχουν σχέση με τις λειτουργίες του Ε.Ν. μπορούν να τον έλέγχουν και να κρίνουν και να βοηθούν με αυτό τον τρόπο την πορεία για μία σωστή και με ύψηλά τεχνολογικά Στάνταρτς παροχή ύπηρεσιών προς τους χρήστες του Ε.Ν.

Σημειώνεται ότι ό 'Ελληνικός Νηογνώμων παρακολουθεί σήμερα 16 νέες κατασκευές πλοίων που είναι σχεδόν τό σύνολο των νέων κατασκευών στον ελληνικό χώρο. 'Επίσης παρακολουθεί και μεγάλα βιομηχανικά έργα όπως είναι οι γέφυρες της διώρυγας της Κορίνθου, ή γέφυρα της Λευκάδας, ή γερανογέφυρα του 'Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης και σειρά άλλων κατασκευών.

Νέα φυλλάδια

Άπό τις άρμόδιες ύπηρεσίες του 'Υπουργείου Ναυτιλίας έκδόθηκαν τόν 'Ιούνιο 543 νέα ναυτικά φυλλάδια.

'Επίσης τόν ίδιο μήνα άπο τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων άποφοίτησαν συνολικά 373 ναυτικοί.

Υπεράριθμα εισιτήρια

Για ένα δρομολόγιο του Ε/Γ-Ο/Γ «ΝΗΡΕΥΣ» από τόν Πειραιά για Πάρο — 'Ιο — Θήρα είχαν έκδοθεί 116 υπεράριθμα εισιτήρια και για τό λόγο αυτό σχηματίσθηκε δικογραφία σε βάρος του πράκτορα του πλοίου Γ. Κονταρίνη.

Τel 361-6490, 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

TELEX 18080 STAM AR

CABLES O STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

755 σπουδαστές στις σχολές

Στις ανώτερες δημόσιες σχολές εμπορικού ναυτικού θά εισαχθούν έφέτος 725 σπουδαστές και 30 σπουδάστριες.

Από τούς 725 άνδρες, 270 θά εισαχθούν στις ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων, 312 στις ΑΔΣΕΝ Μηχανικών και 140 στις ΑΔΣΕΝ Ραδιοτηλεγραφητών, ενώ οι 30 γυναίκες θά εισαχθούν ανά 10 στις ΑΔΣΕΝ Πλοιάρχων, Μηχανικών και Ραδιοτηλεγραφητών. Ασπροπύργου. Στις ΑΔΣΕΝ εισάγονται για πρώτη φορά φέτος γυναίκες - μηχανικοί.

Από φέτος στις ανώτερες δημόσιες σχολές εμπορικού ναυτικού θά εισάγονται κατά προτεραιότητα οι υποψήφιοι σπουδαστές που θά έχουν ήδη έξι μηνών θαλάσσια υπηρεσία και όταν δέν θά συμπληρώνεται ο αριθμός των θέσεων ο αριθμός θά συμπληρώνεται από τούς άλλους υποψηφίους. Ταυτόχρονα μέ τό μέτρο αυτό αποφασίσθηκε ή αύξηση του όριου ηλικίας των υποψηφίων σπουδαστών από 21 στά 24 έτη.

Υπενθυμίζεται ότι ή διάρκεια φοιτήσεως στις ΑΔΣΕΝ είναι τρία χρόνια για όλες τις ει-

δικότητες και οι σπουδαστές και οι απόφοιτοι των ΑΔΣΕΝ δικαιούνται μέ όρισμένες προϋποθέσεις αναβολή στρατεύσεως και μειωμένη θητεία.

Πρόστιμα σέ πλοιάρχους

Τό λιμεναρχείο Έλευσίνας επέβαλε πρόστιμο 550.000 δρχ. στον Αποστόλη Αρμενιάκο, πρώην πλοίαρχο του πλοίου «Μιχαήλης» Νηολογίου Σύρου 381, για ρύπανση που προκάλεσε όταν τό πλοίο ήταν στο έξωτερικό και συγκεκριμένα έξι μιλία βόρεια της νήσου UNST της Αγγλίας.

Επίσης τό προξενικό λιμεναρχείο Σιγκαπούρης επέβαλε πρόστιμο 140.000 δρχ. στον πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Αίγις Αθήνικ» γιατί στο πλοίο δέν υπήρχε τό διεθνές πιστοποιητικό προλήψεως της ρυπάνσεως από πετρέλαιο, ενώ παράλληλα είχαν λήξει τά πιστοποιητικά εξαρτισμού και ραδιοτηλεγραφίας.

Δωρεές

Ο κ. Γρηγόρης Καλλιμανόπουλος προσέφερε στην Μητρόπολη Καλαβρύτων 53 εκατομμ. δραχμές για άποπεράτωση των οικοδομικών εργασιών του ανεγειρομένου εκκλησιαστικού γηροκομείου Καλαβρύτων «Ο Άγιος Γεώργιος» και του Όρθόδοξου Διακονικού Κέντρου.

Μετά τη σημαντική αυτή δωρεά ή μητρόπολη άποφάσισε την μετονομασία του ανεγειρομένου ιδρύματος σέ «Καλλιμανοπούλειον Έκκλησιαστικόν Διακονικόν Κέντρον».

ΠΕΝΘΗ

Πέθανε την περασμένη Τρίτη στη Νέα Υόρκη σέ ηλικία 65 ετών ο γνωστός έφοπλιστής Αύγουστος Πολέμης, ο οποίος την τελευταία 15ετία είχε μεταφέρει ένα σημαντικό μέρος της δραστηριότητάς του στην Ελλάδα όπου δημιούργησε τη ναυτιλιακή γραμμή έξυπηρετήσεως της ιδιαίτερης πατρίδας του, της Άνδρου, καθώς και ναυπηγική μονάδα ή οποία προσέβη στη ναυπήγηση σειράς πλοίων καθώς και στις μετασκευές έπιβατηγών — όχηματαγωγών πλοίων που χρησιμοποιούνται στις άκτοπολικές συγκοινωνίες.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» εκφράζουν ειλικρινή συλλυπητήρια στην οικογένεια του έκλιπόντος.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Κυκλοφόρησε τό τεύχος 4 (Άπρίλιος 1985) του νομολογιακού περιοδικού δημοσίου και ιδιωτικού ναυτικού δικαίου «Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου», που εκδίδει ο δικηγόρος κ. Άακ. Σέρρης.

Στό τεύχος αυτό δημοσιεύεται μία δεκάδα αποφάσεων ελληνικών δικαστηρίων επί θεμάτων αναγκαστικής έκτελέσεως, ναυτικών προνομίων, θαλασσίας άσφαλίσεως, μεταβίβασης πλοίου, συγκρούσεως πλοίων κλπ.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 10 Ιουλίου.

ΑΙΜΕΝΑΣ	BUNKER C	180CST	MDO
Μόντρεαλ	142/144	152/154	250/252
Βοστώνης	149/150	158/157	231/232
N. Υόρκης	146/149	152.50/154	24/245
Φιλαδέλφειας	148/153	153/155	238/245
Βαλτιμόρης	149/150	154/155	245/250
Νόρφολκ	149/153	153.50/155	236/245
Σαβάννας	149/150	156.75/157	245/248
Τζάνκσονβιλ	150.50/151	155/158	253/254
Π. Έβεργκλέιτς	151	180	238
Τάμπα	142/147	146.50/152	225/230
Μόμπιλ	138/141	143.50/146	235/240
N. Όρλεάνης	1385/139	142/145.50	235/240
Μπωμόντι/Π. Άρθουρ	140.50/147.25	144.50/155	235/238
Χιούστον	138/141	143/144	235/240
K. Κρίστι	1395/141	142/147	2375/240
Σάν Ντιέγκο	1405/141	1435/144	225/228
Λός Άντζελες	139/145	142/147	224/225
Σάν Φραντζίσκο	142/145	144/147	225/228
Κολούμπια Ρίβερ/Πόρτλαντ	158/159	160/165	227/228
Σηάτλ	142/149	147/152	226/228
Βανκούβερ	169.50/170.50	179.50/180.50	259.50/260.50
Άγίου Ευσταθίου	158/161	185/168	250/255
Φρήπορτ/Μπαχάμας	159/160	162/163	247/250
Άρούμπα/Κιουρασάο	169/170	177.50/178.50	249/250
Τρίνινταντ	181/192	193.50/204.45	290/295
Κρίστομπαλ/Μπαλμπάας	172/175	175.0/181.50	258/258
Σαίντ Κρουά	25.10	25.50	33.10BBL
Βενεζουέλας	24.46	25.04	34.28BBL
Βραζιλίας	145	149	295
Άμβέρσας	136.50/137.50	140/141	208/207
Ρότερνταμ	135/136	139/140	205/207
Άμβούργου	136/137	139/140	212/124
Γαλλίας	130/132	138/141	228/232
Ισπανίας	135/136	136/138	222/225MTW
Θέουτας	135/136	136/138	221/224MTW
Γένουας	141/142	148/147	228/230MTW
Αύγουστας	141/142	148/147	228/230
Πειραιώς	—	150	225/225
Σουέζ Κανάλ	150	150	250
Τζέντας	—	155	282.50
Νταμμάμ	—	155	175
Ράς Τανούρα	—	15	275
Κουβέιτ	155	160	260
Ντόρμπαν	—	144/147	312/313MTW
Σιγκαπούρης	141/142	145/146.50	221/222
Ιαπωνίας	164/165	167.50/168.50	250/255

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

Θαλάσσια ατυχήματα



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγής.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΡΑΜΙΑ	Έλληνική	2.375	1964	Κατά την εκφόρτωση στην Άλεξάνδρεια στις 2 Ιουλίου υπέστη ζημιές από πτώση φορτωτήρα με φορτίο χαλύβδινων προϊόντων. Παροπλισμένο στον Πειραιά εξήτησε επιθεώρηση στις αρχές Ιουλίου για ζημιές από προσάραξη. Στη Βρέμη στις 10 Ιουλίου εξήτησε επιθεώρηση για τον καθορισμό αναγκαίων επισκευών κυρίας μηχανής. Επιθεωρήθηκε στη Βρέμη στις αρχές Ιουλίου για ζημιές από προσκρούσεις που σημειώθηκαν πρό διμήνου. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές. Κατά τη διάρκεια ελιγμών στο λιμάνι Μπίν Κουασίμ στις 28 Ιουνίου συγκρούστηκε με το πλοίο «Al Hafes» και υπέστη περιορισμένες έλασματο-ουργικές ζημιές. Μόνιμες επισκευές αναβλήθηκαν.
ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ	Έλληνική	1.579	1976	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	Έλληνική	8.750	1977	
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	Έλληνική	10.460	1977	
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	Έλληνική	9.074	1970	
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	Έλληνική	24.341	1968	Μοντεβιδέο για Φορμόζα έμφορτο προσάραξε στην έξοδο του λιμένος χωρίς να αναφέρει ζημιές ή τη συνδρομή ρυμουλκού. Ρουέν για Μόκχα επιθεωρήθηκε στη Λισσαβώνα στις 3 Ιουλίου για την απόκτάσταση ζημιών στη κυρ. μηχανή. Απαιτούνται μόνιμες επισκευές. Επιθεωρήθηκε στο Ρόττερνταμ στις 8 Ιουλίου με ζημιές στη προπέλλα. Στο Πουνταρένας στις 5 Ιουλίου με ζημιές στη κυρία μηχανή. Αναλήφθηκαν επισκευές. Στο Τσουνέισι, ζήτησε στις αρχές Ιουλίου επιθεώρηση για ζημιές στο σίμπλεξ του άξονα. Συγκρούστηκε ανοικτά του Ίντσόν με το μπάλκερ «Atlas Counsellor» και υπέστη έκτεταμένες έλασματο-ουργικές ζημιές. Μετά τον δεξαμενισμό θά αποφασισθεί έκταση αναγκαίων επισκευών. Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο στις 29 Ιουνίου ή οποία αντιμετωπίστηκε από το πλήρωμα. Το πλοίο ρυμουλκήθηκε στο Πόρτ Λίνκολν για επισκευές στη γεννήτρια και στα ηλεκτρολογικά του μηχανοστασίου. Στο Γκντάνσκ στά τέλη Ιουνίου με έλασματο-ουργικές ζημιές από πρόσκρουση σε λόκς. Απαιτείται δεξαμενισμός.
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ	Παναμά	9.690	1973	
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ'	Έλληνική	19.702	1974	
ΕΛΕΝΑ Β.	Έλληνική	20.173	1973	
ΖΕΦΥΡΟΣ II	Λιβερίας	18.838	1977	
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ	Κύπρου	14.095	1970	
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	Έλληνική	13.631	1971	
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	Έλληνική	16.800	1984	
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ & ΜΙΚΤΑ:				
ΓΑΡΜΠΗΣ (ΟΒΟ)	Έλληνική	36.038	1967	Απώλεσε άγκυρα και άλυσσίδα ανοικτά της Μπαρσελόνα στις 28 Ιουνίου. Απαιτείται ή τοποθέτηση άμοιβών.



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.



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.



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

MORAN SHIPPING AGENCIES, INC.

FOR FAST...RELIABLE SERVICE

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

**New York – Long Island – Albany –
New Jersey**

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

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

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

**Houston – Galveston – Texas City –
Port Arthur – Freeport –
Corpus Christi – Beaumont –
Lake Charles, Louisiana**

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

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

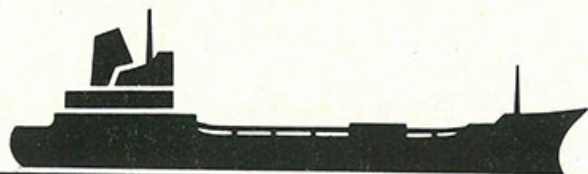
Moran Shipping Agencies, Inc.
• World Trade Center Baltimore
Suite 1545
Baltimore, Maryland 21202
Telephone (301) 539-6925
TELEX 87620
TWX 710-234-1033

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

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

**Los Angeles – Long Beach –
Wilmington**

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



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

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

Η ναυλαγορά

Κατά τον άρχαιο τραγικό «οὐδεις συμπάθει δαγγελον κακῶν». Καί είναι δύσκολο νά αναφερθεί κανείς στην παγκόσμια ναυλαγορά του πρώτου δεκαπενθημέρου του 'Ιουλίου χωρίς τό φόβο ότι γίνεται αντιπαθής.

Πράγματι, δέν υπάρχει τομέας τῆς αγοράς πού νά συγκρατήθηκε στά προηγούμενα — έστω καί φτωχά — επίπεδα. Ἡ πῶση ὑπῆρξε γενική, ἡ μεταβολή τῆς σχέσης προσφοράς - ζήτησης δραματική, ἰδίως λόγω ἐλαττώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐντολῶν.

Στά σιτηρά, ἡ φτωχή ζήτηση χωρητικότητας, πλέον ἡ ἀργία τῆς Ἀμερικανικῆς Ἑθνικῆς Ἑορτῆς, ἔφεραν σέ μία πρωτοφανή ἀπραξία ὅπου οἱ λίγες ναυλώσεις πού ἐγγνώσθησαν δέν πέτυχαν παρά νά ἐπιτείνουν τήν ἐπικρατοῦσα κατήφεια: Στίς χαρακτηριστικές ναυλώσεις πάναμαξ ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία οἱ ναῦλοι ἔφθασαν στά δολ. 12.75 ἐνῶ στίς ἀντίστοιχες πρὸς Κόντινεντ ναυλώσεις τά δολ. 7 ἑπεράστηκαν πρὸς τά κάτω μέ προοπτικές περαιτέρω πτώσεως καί στούς δύο τομεῖς. Μικρή ἡ συμμετοχή τοῦ Πλέϊτ στήν αγορά μέ λίγες ναυλώσεις, μεταξὺ τῶν ὁποίων οἱ 50.000 τόννοι γιά Κόντινεντ στά δολ. 11.50 καί ἴδια ποσότητα γιά Ἰαπωνία στά δολ. 19.25 ἀνά τόννο.

Ἀριθμός ναυλώσεων γιά σιτηρά ἀπό Μεγάλες Λίμνες δέν ἀλλάξε τήν ἀτμόσφαιρα τῆς ἀπαισιοδοξίας, μέ τούς 25.000 τόννους γιά Κόντινεντ στά δολ. 15 καί τούς 17.000 τόννους γιά Πορτογαλία στά δολ. 16. Μικρή ζήτηση ἀπό Β. Εὐρώπη, μέ δύο - τρία κλεισίματα κυρίως γιά Μεσόγειο.

Περιορισμένη ἡ ζήτηση καί στούς γαιάνθρακες ὅπου οἱ 90.000 τόννοι ἀπό Χάμπτον Ρόντς γιά Β. Γαλλία πλήρῶσαν δολ. 3.95 ἐνῶ, ἀπό τόν ἴδιο λιμένα, οἱ 55.000 γιά Ἰαπωνία πλήρῶσαν δολ. 11.50 καί ἴδια ποσότητα γιά Μεσόγειο δολ. 4.95 ἀνά τόννο. Ἡ κλασσική πλέον φόρτωση ἀπό Χ. Ρόντς μέ συμπλήρωση Ν. Ἀφρική γιά Ἰαπωνία πλήρῶσε δολ. 8.80 γιά τούς 130.000 τόννους. Οἱ 60.000 τόννοι ἀπό Β. Εἰρηνικό γιά Ἰαπωνία πλήρῶσαν μόλις δολ. 7.

Σιγή ἐπικράτησε στόν τομέα τῶν μεταλλευμάτων ὅπου οἱ λίγες σχετικά φορτώσεις καλύφθηκαν ἀπό συμβόλαια μεταφοράς (COA) χωρίς νά βγοῦν στήν ἐλεύθερη αγορά. Οἱ τάσεις ὀλιγοπωλιακῶν ρυθμίσεων στόν τομέα εἶναι πλέον σαφείς.

Στά γνωστά επίπεδα ἡ ζήτηση γιά λιπάσματα μέ προεξόχουσα — ποιόν ἄλλον; — τήν Ἰνδία χωρίς τίποτα τό ἰδιαίτερο.

Στούς λοιπούς τομεῖς ἡ ἀπραξία ἦταν ὁ κανόνας.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Ἡ γενική κατάσταση τῆς ναυλαγοράς, ὅπως αὐτή περιγράφεται παραπάνω, ἀντικατοπτρίζεται καί στόν τομέα τῶν χρονοναυλώσεων ταξιδίου, ὅπου, ὅπως χαρακτηριστικά ἐλέγχθη, «ὅ,τι καί ὅποιος κι ἂν εἶσαι, δολ. 3.000 θά πάρεις». Ὅσο καί ἂν αὐτό φαίνεται χαριτολόγημα, δέν ἀπέχει ἀπό τήν πραγματικότητα.

Κυκλικά ταξίδια Εἰρηνικοῦ γιά πάναμαξ ἡ κάπως μικρότερα πλοῖα ἐπιαναν δολ. 2.800 — 3.500 ἐνῶ, στό χώρο τοῦ Ἀτλαντικοῦ διακρίναμε κλεισίματα μεταξύ 3.200 — 4.500 δολλαρίων.

Μισθώματα μέχρι καί δολ. 5.200 πληρώθηκαν γιά ἐπαναπαράδοση στόν Περσικό ἡ σέ ἄλλες ἀγρονες περιοχές.

Μιά νότα αἰσιοδοξίας ἀποτελοῦν δύο κλεισίματα πάναμαξ γιά ἓνα ἔτος στά δολ. 5.200 — 5.500.

Handy size πλοῖα ἐκινούντο περί τά δολ. 3.000 ἀνά ἡμέρα ἐνῶ σημειώσαμε καί μίσθωση 32.000 τόν. d.w. ἀπό Ἄπω Ἀνατολή γιά

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μία συγκρατημένη ἀναζωπύρωση τοῦ ἐνδιαφέροντος στήν περιοχή τοῦ Περσικοῦ Κόλπου ἔδωσε ἀπασχόληση σέ ἀριθμό VLCC καί μικρότερων πλοίων, χωρίς βέβαια ἐπίπτωση ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τῶν ναύλων πού συμπίπτουν ἀπό τήν παρουσία σεβαστοῦ ἀριθμοῦ ἀργούντων πλοίων καί τῆ σχετικῆς ἀπραξίας στίς λοιπές περιοχές.

Ναυλώσεις γιά 220-280.000 τόννους σημειώσαμε στά WS 20 ἀνεξαρτήτως προορισμοῦ ἐνῶ, στά μικρότερα πλοῖα, οἱ 80.000 τόννοι γιά Ν.Α. Ἀσία πλήρῶσαν WS 41, οἱ 60.000 γιά Μεσόγειο WS 66 καί, ἀπό τήν Ἑρυθρά, οἱ 130.000 τόννοι γιά Ἰαπωνία WS 25.

Ἡ ἀνευ ἀποτελέσματος λήξη τῆς συνόδου τοῦ ΟΠΕΚ ἀφῆσε τά πράγματα στήν προτέρα τους κατάσταση καί ἐσθῆσε τίς ἐλπίδες γιά ἄμεση ἀλλαγή. Ἀκόμα καί ἡ ἐπίθεση τῶν Ἰρακινῶν ἐναντίον τοῦ ULCC "VATAN" δέν εἶχε ἐπιπτώσεις στήν αγορά καί ἀπλῶς αὐξήσε τούς φόβους γιά αὐξηση τῶν ἐπασφαλίστρων πολέμου.

Ἡ Μεσόγειος καί ἡ Δ. Ἀφρική χωρίς ἐνδιαφέρον ἐνῶ κάποια ζωηρότητα παρατηρήθηκε στή Βόρεια Θάλασσα.

Ἀδιάφορη καί ἡ Καραϊβική ὅπου παρατηρήθηκε κίνηση μόνο στά μικρότερα φορτία μέ τούς 30.000 τόννους γιά Κόλπο στά WS 105 - 110.

τά ναυλωθέντα Ἑλληνικά πλοῖα

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΠΑΡΑΚΟΠΗ: Ἀμερ. Κόλπο 22.000 τόν. γεννήματα Κολομβία, δολ. 10.25 φίο, 5 ἡμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ἰουλ. 27-30.

ΖΗΝΟΒΙΑ: Ἀμερ. Κόλπο 22.100 τόν. σιτηρά Πουέρτο Καμπέλο καί Παρακαίμπο, δολ. 243.500 κατ' ἀποκοπή φίο, 28 ἡμέρες, Ἰουλ. 8-10.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Πόρτ Καρτιέ 90.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 3.50 φίο, 3 1/2 ἡμέρες ἀντίστοιχα, ἀρχές Ἰουλίου.

ΦΩΤΕΙΝΗ: Βόρειο Ἀμερική 30.000 τόν. σκράπ Νότιο Κορέα, δολ. 22.50 φίο, 3.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ἰουλ. 8-20.

ΑΙΟΛΟΣ: Ἀμερ. Κόλπο 20.000 τόν. περίπου γεννήματα ἀνατολ. ἀκτῆ Μεξικοῦ, δολ. 7 φίο, 4 ἡμέρες/1.250 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ἰουλ. 9-15.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: Ρίβερ Πλέϊτ καί Μπάχια Μπλάνκα 50.000 τόν. γεννήματα Ἰαπωνία, δολ. 19.12 1/2 φίο, 2.000 τόν. φόρτωση/5.000 τόν. ἐλευθ. ἐκφόρτωση Ἰουλ. 10-22.

ΦΟΡΤΙΟΥΝΕ'ΙΤ: Ἀμερ. Κόλπο 17.500 τόν. φω-

σάτα δυτικῆ ἀκτῆ Ἰνδίας, δολ. 30 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ἰουλ. 12-22.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΡΙΤΥ: Ἀμερ. Κόλπο 20.170 τόν. φωσάτα δυτικῆ ἀκτῆ Ἰνδίας, δολ. 30 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ἰουλ. 3-15.

ΑΦΟΒΟΣ: Ποταμό Μισισσιππή 50.000 τόν. σιτηρά Ὁλλανδία, δολ. 7 φίο, 11 ἡμέρες, Ἰουλ. 25-30.

ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ: Σαίντ Λόρενς 47.500 τόν. περίπου γεννήματα Ροστόκ, δολ. 6.95 φίο, 10.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ἰουλ. 10-20.

Α'Ι'ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: Βόρειο Εἰρηνικό 25.000 τόν. σιτηρά πέντε λιμάνια Φιλιππίνων δολ. 19.10 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ἰουλ. 10-15.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

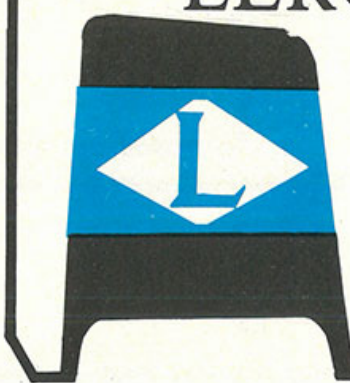
ΜΑΙΡΗ Π.: Λά Παλς 15.200 τόν. σιτηρά Πορτογαλία δολ. 5.50 φίο, 8.500/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, ἄμεση.

ΧΩΚ: Μάρσα Ἑλ. Μπρέγκα 14.500 τόν. λιπάσματα χύδην δυτικῆ ἀκτῆ Ἰνδίας, δολ. 22 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ἰουλ. 11-14.

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ: Ἀνατολ. Γερμανία 20.000 τόν.

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

ταιμέντου 'Ινδία, δολ. 27 φίο, 1.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 28 - 'Ιουλ. 7.

ΚΕ'Ι'ΙΠ ΤΕΝΑΡΟΝ: Γουαλί "Αϊλαντ 14.500 τον. περίπου ελαφρόπετρα χύδην Μπαρρύ στερλίνες 5.25 φίο, 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 5-10.

ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ: "Ακαμπα 17.000 τον. φωσφάτα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 12.50 4.500/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 12-17.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΛΦΑ ΦΑΙΗΘ: 37.811 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βανκούβερ 'Ιουλ. 20-25, ταξίδι μέσω Πουέρτο Ρίκο με επαναπαράδοση ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο δολ. 4.500 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ: 37.452 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βανκούβερ 'Ιουλ. 2-8, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία /Μπάτεργουόρθ, δολ. 3.000 την ημέρα πλέον δολ. 50.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΙΟΣ: 64.287 τον. d.w. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουλ. 11, ένα κυκλικό ταξίδι Γκόβε με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 28.053 τον. d.w. του 1984, παράδοση στον πιλότο 'Αμβέρσα 'Ιουλ. 8-12, επαναπαράδοση Λός "Αντζελες/Βανκούβερ, δολ. 4.350 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: 76.801 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σιγκαπούρη 'Ιουλ. 14-20, ταξίδι μέσω Δυτ. 'Αφρικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ: 21.809 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Αμβέρσα/Αμβούργο 'Ιουλ. 11-18, επαναπαράδοση Μομβάσα/Μαπούτο, δολ. 3.800 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ: 47.828 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Αμβούργο 'Ιουλ. 14-19, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Ιαπωνία ή και Κίνα, δολ. 4.750 την ημέρα, συμπερ. υπερωριών.

ΑΛΜΠΕΡΤΑ: 30.820 τον. d.w. του 1984, παράδοση Μοτζίρνα 'Ιουλ. 12-15, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Ιαπωνία ή και Κίνα, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΚΛΕΑΝΘΗΣ: 29.142 τον. d.w. του 1976, παράδο-

ση Νοτ. 'Αφρική 'Ιουλ. 10, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 3.250 την ημέρα.

ΦΑΛΚΟΝ: 23.189 τον. d.w. του 1978, παράδοση νότιο Σουηδία άμεση, ταξίδι μέσω Κόλπου Μέσης 'Ανατολής με επαναπαράδοση Μουσκάτ/Κολόμπο δολ. 4.725 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ: 29.173 τον. d.w. του 1984, παράδοση Μεγ. Λίμνες 'Ιουλ. 10-18, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Γιοκοχάμα, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ: 31.802 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ροστόκ 'Ιουλ. 10-14, επαναπαράδοση στον πιλότο 'Ιαπωνίας/Νοτ. Κορέας, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τον. d.w. του 1984, παράδοση Σαλβαδόρ 'Ιουλ. 20-25, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Ιαπωνία, δολ. 4.250 την ημέρα, πλέον δολ. 75.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ: 24.114 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουλ. 10-20, επαναπαράδοση ανατολ. άκτες ΗΠΑ, δολ. 3.975 την ημέρα.

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ: 15.177 τον. d.w. του 1970, παράδοση Ρότερνταμ 'Ιουλ. 8-9, επαναπαράδοση ανατολ. άκτή Κεντρ. 'Αμερικής, δολ. 2.800 την ημέρα, όψιόν παραδόσεως στη δυτική άκτή Κεντρ. 'Αμερικής, δολ. 3.100 την ημέρα.

ΚΑΡΥΑΝΤΑ: 80.290 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κουήνσλαντ Αύγουστου 5-10, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.500 την ημέρα πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ: 15.178 τον. d.w. του 1971, παράδοση Βραζιλία 'Ιουλίου 15-30, επαναπαράδοση Κόλπο Μεξικού, δολ. 2.900 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΙΛΙΚΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. Γιούρομεντ, WS 32, 'Ιουλ. 4.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ: 'Ιταλία 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 105, όψιόν άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 95, 'Ιουλ. 1.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Πουέρτο Λά Κρούζ 25.000 τον νάφθα Πουέρτο Ρίκο, δολ. 105.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουν. 30.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Περσικό Κόλπο 48.000 τον. καθα-

ρά 'Ιαπωνία, WS 75, 'Ιούλιο.

ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ: 'Ανατολ. άκτή ΗΒ 86.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Σκανδιναβία, ναύλος δέν άνακοινώθηκε, 'Ιουλ. 2.

ΦΡΗΣΙΠ Λ.: Σιρρί "Αϊλαντ 280.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 20, 'Ιούλιο.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Πούντα Καρντόν 52.000 τον. Πούντα Παλέκ δολ. 67.500 κατ' άποκοπή, 'Ιουλ. 7.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Τρίνιταντ 35.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 92.5, 'Ιουλ. 1.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Τζεμπέλ Ντάνα 60.000 τον. Μομβάσα, WS 68, 'Ιούλιο.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Καραβική 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνίας δολ. 400.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουλ. 10.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΟΝ: Πούντα Καρντόν 33.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Τζάκσονβιλ καί Πίνεϋ Πόιντ, WS 94.5, 'Ιουλ. 9.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Ρας Τανούρα 29.000 τον. καθαρά Τζέντα, ναύλος δέν άνακοινώθηκε, 'Ιούλιο.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Βραζιλία 49.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο, WS 58.5, 'Ιουλ. 15.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Τάκουλα 95.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 32, όψιόν άκτή 'Ατλάντ. ΗΠΑ WS 34, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 35, 'Ιουλ. 8.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣΣ: 'Εσ Σιντέρ 80.000 τον. μέρος φορτίου, Νάπολι WS 47.5, 'Ιουλ. 10.

ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ': Νοβοροσίσκ 120.000 τον. 'Ιταλία, WS 32.5, 'Ιουλ. 7.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: 'Εσ Σιντέρ 65.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 50, 'Ιουλ. 5.

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙΗ 1: Σκίκντα 25.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 115, όψιόν Μεσόγειο WS 125, 'Ιουλ. 4.

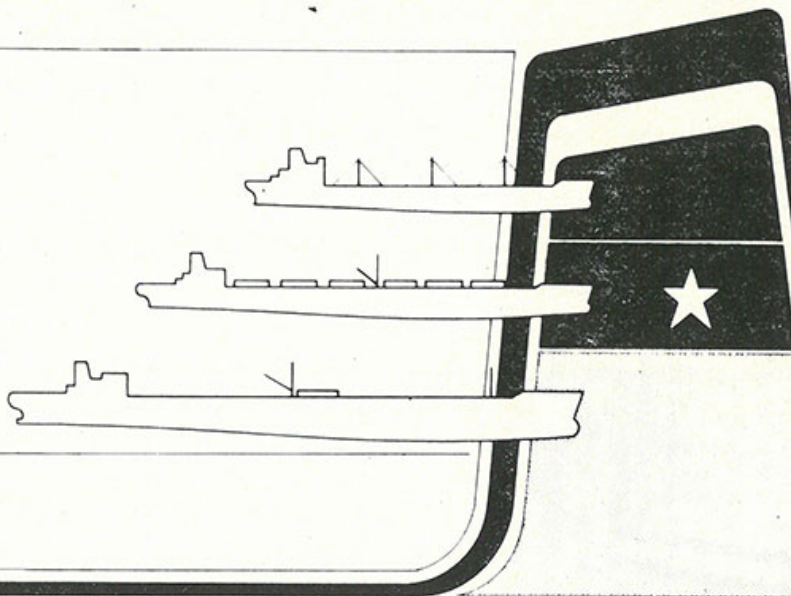
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: "Αντεν 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ινδία, WS 130, 'Ιουλ. 13.

ΒΕΝΟΥΣ V: Ραμπόν Γκράντε 78.000 τον. μέρος φορτίου, Πόρτλαντ καί Χάλιφαξ, WS 35, 'Ιουλ. 14.

ΛΟ'Ι'ΝΤΑ: Σαίντ Κρούα 38.000 τον. άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο, WS 75, 'Ιουλ. 8.

ΟΒΕΡΣΗΣ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: Φλόττα καί Νίγκ Μπαίη

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

120.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 45, 'Ιουλ. 18.

ΔΡ. Δ.Κ. ΣΑΜΥ: Δυτ. 'Αφρική 70.000 τόν. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 47, 'Ιουλ. 14.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ: Πουέρτο Μιράντα 42.000 τόν. μέρος φορτίου, Μόντρεαλ, WS 65, 'Ιουλ. 20.

BENTIOYPER: Μεταφορά μεταξύ λιμένων ΗΒ/Κόντινεντ 65.000 τόν. WS 63, 'Ιουλ. 18.

ΟΙ 'Αγοραπωλησίες

Η άπελπιστικά χαμηλή ναυλαγορά και η τραγική οικονομική κατάσταση, στην οποία έχουν περιέλθει πολλοί πλοιοκτήτες, ιδίως όσοι βαρύνονται με μεγάλα δάνεια, έχει πλέον επιφέρει δραστική πτώση των τιμών, που ασφαλώς θα ήταν ακόμα χαμηλότερες, αν ένας σεβαστός αριθμός αγοραστών δεν έσπευδε να προβεί σε αγορές εύκαιριακού τύπου που συγκρατούν κάπως τις τιμές.

Έτσι, οι μεσίτες αγοραπωλησιών πλοίων έχουν μια «λογική» απασχόληση και ασφαλώς δεν θα είχαν λόγους να παραπονούνται, αν ο εύκαιριακός χαρακτήρας πολλών διαπραγματεύσεων δεν τις κρατούσε σε συνεχή άβεβαιότητα και, συχνά, άποτυχία.

Μικρός αριθμός αγοραστών, κυρίως Έλλήνων, κράτησε σε εγρήγορση τον τομέα των δεξαμενοπλοίων. Όχι λιγότερα από έπτά πλοία 120 - 150.000 τόν. d.w. φαίνεται να περνούν στην κυριότητα Έλληνα αγοραστή ενώ έτερος αριθμός πλοίων τελεί υπό διαπραγμάτευση.

Στά μεγάλα πλοία, άλλος Έλληνας αγόρασε το T/T «ESSO DEUTSCHLAND» (421.500 τόν. d.w./1978) έναντι δολ. 5.400.000 με παράδοση «ως έστι» Νορβηγία.

Δύο ακόμα handy size, τά ΜΤ 'VIRGINIA LILY' και 'VIRGINIA STAR' (83.000 TDW/1974) βρίσκονται σε προχωρημένο στά-

διο έναντι δολ. 3.700.000 έκαστο.

Έλληνες του Λονδίνου αγοράζουν τά ΜΤ "LUSTRE VENTURE" (67.000 TDW/1974) και Μ/Υ "ANWO VENTURE" σε τιμή μικρότερη της προηγούμενης γνωσθείσης.

Τέλος, Ισπανικό νεότευκτο δεξαμενό-πλοίο 88.100 τόν. d.w. έπωλήθη στά δολ. 10.000.000.

Στά μπάλκ κάρριερς, τό Νορβηγικό ΜΥ "ONSTAD TRADER" (131.500/1982) έπιασε δολ. 14.250.000 τιμή που περιλαμβάνει τριετή χρονοναύλωση στά δολ. 2.25 ανά τόννο και μήνα.

Τό Μ/Υ "FENLOCK" (69.700/1981) πουλήθηκε αντί δολ. 6.800.000 σε κοινοπραξία Εύρωπαιών και έπδνευτών του Χόγκ Κόγκ.

Άλλες πρόσφατες αγορές:

ΜΥ TATRA (70.800/77) δολ. 5.100.000.

ΜΥ BORGSTAD (26.600/69) δολ. 850.000

ΜΥ EAGLE ARROW (25.300/70) δολ.

1.100.000.

ΜΥ T. AKASAKA (57.000/69) δολ. 1.500.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου θά αναφέρουμε τό Μ/Σ "ISLA PINTA" (9.300/1972) στά δολ. 650.000 ως έστι Κιουρασάο.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μετά από τήν πλήρη άπραξία του 'Ιου-

νίου, ή αγορά των διαλύσεων εισέρχεται σε μία νέα, πιό δυναμική φάση, με τούς διαλυτές της 'Απω 'Ανατολής άνοικτούς γιά παραπέρα αγορές, αν και οι τιμές απέχουν σημαντικά εκείνων του 'Απριλίου.

Ηδ ή Ταϊβάν πλήρωσε δολ. 115-116 γιά δεξαμενόπλοια 15.000 — 20.000 τόννων ενώ μικρότερα πλοία έπιασαν δολ. 110-112.

Στήν Νότια Κορέα δολ. 108-110 πληρώθηκαν γιά τούς 8.000 τόννους ενώ ή Κίνα προχώρησε σε περιορισμένο αριθμό αγορών πλοίων ξηρού φορτίου 5—8.000 τόννων αντί δολ. 107-112 ανά τόννο βάρους.

Η άβεβαιότητα στό Μπαγκλαντές, με τή διατήρηση του προηγούμενου καθεστώτος εισαγωγών πλοίων, επανέρχεται σε κανονικούς ρυθμούς ενώ τό Πακιστάν προβαίνει σε αριθμό αγορών με χαμηλές τιμές της τάξεως των 85-100 δολларίων, αναλόγως τύπου και μεγέθους.

Αντίθετα, ή 'Ινδία βρίσκεται σε άπραξία με άναμενόμενη αγορά 2-3 τό πολύ πλοίων μέχρι 6.000 τόννων με παράδοση τόν Αύγουστο.

Τούρκοι αγοραστές απέκτησαν τά ΜΤ "PETROLA 32" (9.877 τ.) και ΜΥ "RIO MAR" (6.500 τ.) αντί, αντίστοιχως, δολ. 90/83,50 με παράδοση Τουρκία.

Τέλος, ή 'Ισπανία αγόρασε τά ΜΥ "CLAI" (7.513 τ.) αντί δολ. 73 και ΜΥ "VIPRAZAR" (4.100 τ.) αντί δολ. 72 με παράδοση 'Ισπανία.

Παρά τήν πρόσφατη κάμψη της, ή αγορά των διαλύσεων διακρίνεται από μία ιδιαίτερη «δυναμική» και τίποτα δεν αποκλείει τήν επάνοδο στις πρόσφατες ύψηλότερες τιμές μέσα στους επόμενους μήνες.

150 YEARS OF EXPERIENCE

BEHIND SHANGHAI YARDS COMPLEX

There are facilities for shiprepairs and conversions for all kinds of vessels, including drydocking vessels up to 232m. We use the latest technological machinery.

WE ARE COMMITTED TO QUALITY REPAIRS and we meet exacting demands of shipowners.

10,000 EXPERT AND DEPENDABLE WORKERS will handle the works of your vessels at the shortest time.

Agents in Greece:

PRINCESE COMPANIA NAVIERA S.A.

Pireos Str. 91 (Kithiron 2) — 185 41 Piraeus
Tel: 4825.811 (10 lines) — Tlx: 21-2601, 21-2602



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

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

ΕΡΜΗΣ

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel: 67577/8/9
65181

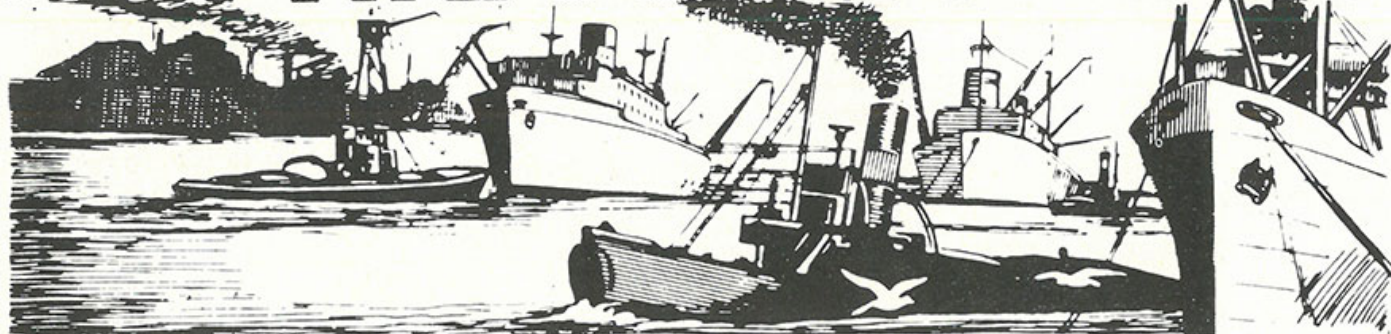
Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS
Resident Director in Greece: G. Katsaros - Telephone 2282920
Address: IONIAS 211 / 213 Agios Eleftherios T.T. 917 Athens

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1203/962, July 15th, 1985

THE ADMINISTRATION

With the Zigidis amendment, which was accepted by the government during the debate in parliament on the bill for the restructuring of the government, the Ministry of Mercantile Marine remains independent. But as the Minister of the Interior and parliamentary spokesman for PASOK, Mr. Koutsogiorgas said, "on principle, when the Ministry comes under the Ministry of National Economy, the Coastguard Service must come under the Ministry of the Interior".

Fortunately for the time being, the matter of who is to be in charge of shipping administration has been settled as demanded by the Greek Shipowners' Union, the Greek Shipping Cooperation Committee in London, the Union of Mediterranean Ship Owners and the Chamber of Shipping. Of course, we do not

know what will happen in the end, but what can be stressed is that whatever shape or form the shipping administration takes in the future, it must be headquartered in Piraeus. It needs and experienced administration, the ability to coordinate all the factors that make up the Greek Shipping world and it must be headed by a politician who can take immediate decisions in order to cope with any problem that arises for ships in general or in particular.

For the time being, nothing has been said about who will be the new minister. Shipping circles consider that Mr. George Katsifaras should be restored to his old job which, with the exception of the introduction of crew rotation, he carried out irreproachably.

THE ATTITUDE OF THE BANKS

The repercussions of the deep and continuing crisis in shipping have been more than felt in the Greek shipping market and the universal gloom that prevails is totally justified since there seems to be nothing upon which one could base hopes for a speedy recovery.

Nevertheless, there is one very comforting aspect of the situation and that is the confidence shown by the banks to Greek shipowners as a whole.

We have talked in recent days with quite a few representatives of foreign banks which are active in Piraeus and the basic conclusion to be drawn is that, with very few exceptions, there is absolute confidence in the ability of Greek shipowners to overcome the crisis with the smallest possible losses.

"Naftika Chronika" will attempt to publish, in future issues, the views of Greek and foreign bankers, under their own names, on the subject because we

believe mutual confidence and close cooperation between the shipowners and the banks are vital in these very difficult times.

THE CASE OF THE TANKER "SYNETOS"

These days we have been witnessing the dramatic adventures of a Greek ship with a completely Greek crew, belonging to one dynamic and respectable shipping company in Piraeus which is being inexplicably held at a faraway foreign port while the master and crew are being threatened with punishment by the local authorities without any charge having been made.

It is the case of the tanker "Synetos" which was arrested and is being held at Lobito, Angola, since July 7, for the simple reason that it is anchored 15 miles offshore awaiting orders. The captain and crew were questioned by the country's security police in Portuguese, without and interpreter or an attorney or any other protection of their human rights.

It is not, of course, the first time that such arbitrary acts take place at the expense of our shipping or our seafarers and it is to be hoped that the action taken by the owning company and Greek diplomatic intervention will bring the ca-

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
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR., 23573 BUNKER AR
CABLES: HELLASMAR BAIREs

se to a happy and speedy end.

Meanwhile, we consider it our duty to call on every Greek authority, to raise his voice in protest against such arbitrary acts.

CRUISE SHIPS

In spite of the strenuous efforts made by the Greek Passenger Ships Owners' Union to prevent extensive cancellations by Americans who had booked Greek Island cruises, following the unjustified stubbornness of the U.S. Government in keeping in force its infamous recommendation to U.S. citizens to avoid trips to Greece, the number of cancellations has been so great that some cruise ships are likely to be laid up next month.

A large delegation has already left for the States, composed of the NTO Secretary General S. Skoulas, the President of the Passenger Ship Owners' Union, Mr. Andreas Potamianos and other shipowners, travel agents and tour operators. Their object is to meet with their American counterparts and persuade them there is no danger whatsoever in Greece for American tourists.

Unfortunately, however, the damage done so far has ruined this season's business and the best the delegation can hope to do is to prevent a similar disaster in 1986.

We hope the government and the NTO will now extend every facility possible to our cruise shipping to enable it to overcome this unforeseen crisis with the least possible damage.

BALTIC EXCHANGE CHAIRMAN IS GUEST OF GREEK COMMITTEE

The Greek Committee for Shipping Cooperation gave a dinner party at the Savoy Hotel in London to honour Mr. Carron Greig, the retiring chairman of the Baltic Exchange.

During his years as chairman, Mr. Greig has always shown a keen interest in and sympathy for the Greek element in the Baltic and it was his idea to have a Greek director on the board of Exchan-

ge to which Mr. Epaminondas Embriacos was recently elected.

The board of the Committee also invited Mr. Greig's successor, Mr. Richard Hunt who happened to begin his shipping career with the Anglo-Greek firm of Ralli Bros.

Also present at the dinner were past members of the board of the Committee, Messrs. N. Apodiakos, J.S. Fafallos and N.S. Vlassopoulos, and Mr. Tryphon Kedros, a personal friend of Mr. Greig's.

SUBSTANTIAL CONTRACT OF AFFREIGHTMENT

The Tsaviliris Group have been awarded a COA - worth about US\$ 10 million in freight - to ship over a million tons of coal from the USA to Greece for the Public Power Corp. (DEI).

Apparently the COA calls for half the total cargo to be shipped in Greek flag and/or Greek controlled tonnage.

NEW DELIVERY

The Alafouzou Group has recently taken delivery of the panamax bulker "Ios" of 64,267 deadweight tons. The vessel is powered by a seven - cylinder Sulzer RTA engine and has been registered in Greece.

THE COMECON FLEET

With certain reservations as to the complete accuracy of its figures, the Journal de la Marine Marchande has published interesting and little - known facts on the merchant fleets of the Eastern Bloc countries.

The Comecon fleet, according to the French Journal, totals 34,497,000 dwt, of which 20,351,000 dwt. belong to the Soviet Union. Second comes Poland with 3,712,000 dwt., Rumania with 3,365,000 dwt., East Germany with 1,699,000 dwt., Bulgaria with 1,691,000 dwt. and Cuba with 1,084,000 dwt. Czechoslovakia comes low on the list with 274,000 dwt. followed by Vietnam with 208,000 dwt. and Hungary with 112,000 dwt.

50 YEARS AGO

— The Prime Minister confirmed in parliament the statement he made through this journal to the effect that the government intends to set up and Undersecretariat of Mercantile Marine.

— The discussions being held on the subject of finding the necessary capital to build a graving dock on the island of Syros appear to be bearing fruit to the extent that we can hope work is to begin soon on the project.

— An application has been submitted to the Ministry of National Economy for setting up a shipbreaking yard at Lavrion.

— The ocean liner "Edison", owned by the National Steamship Company, of 11,103 grt. and built in 1896, which has been laid up in Piraeus since January 1933, has been sold to Italians for breaking at a price of 30,000 pounds. It will be delivered within July in Genoa where it will go under its own steam.

— The s.s. "Elengo A. Kydoniefs" was fixed from Madras with 7000 tons of groundnuts for London, Liverpool, Avonmouth, Antwerp and Rotterdam, 19/- with cancellation by August 5.

(Naftika Chronika No. 110, 15.7.1935)

Compared to 1983 there has been an average increase of 2.1% with Rumania leading the field with an 11.1% increase and a 4.3% increase for the Soviet Union. The increases consisted mostly of container ships, ro-ro's and bulkers.

The above fleet is divided, by type of ship, into 23,047,000 dwt. of dry cargo ships, 8,399,000 dwt. of bulk carriers, 8,171,000 dwt. of tankers, and 1,280,000 dwt. of container ships. The rest is made up of reefers, ferries, vehicle carriers, etc. all under 500,000 dwt.

The fleet is managed in the Soviet Union by 16 shipping companies distributed among the Black Sea, the Baltic, the Far East, Novorossiysk, etc. Poland has three shipping companies, Czechoslovakia two and all the others one.

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
221504 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: 4132998 - 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK –
WERK SPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

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.

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός 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 (ἐναντὶ δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 2.500 (ἐναντὶ 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:

Υπογραφή

« 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	Υπεύθυνος Τυπογραφείου ΠΑΥΛΟΣ ΠΕΤΣΑΣ Πλ. Κανάρη 15, Πειραιῶς
Τυπογραφικὲς ἐγκαταστάσεις: Νοταρὰ 77 Πειραιῶς - Τηλ. 417.6658		

‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων

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

ΑΒΑΞ	62	10405
ΑΒΙΝ Ο'ΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	8017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	85	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	64	10469
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	68	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙΙ	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	68	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4982
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	3846
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	48	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΙΙΙ	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30488
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	72	3085
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ	68	16223
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΕΣΤ.	67	17418
ΑΘΩΣ	69	10008
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΙΑΣ	67	9457
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ Α' Τ' ΑΝΤ.	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΝ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ	64	4483
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	9178
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'ΙΚ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'ΙΝΤ	70	9025
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΦΟΣ	73	9389
ΑΙΗΒΟΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΞ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16008
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13333
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8605
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι' ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΣΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4838
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	57761
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΜΩΝ	71	15119

μετ. «Γεώργιος» (Μ.)	
δ. Π. Σαΐδ 7/6	
δ. Μπρανσμπούτελ 10/6	
ε. Π. Κέλαγγκ 13/6	
α. Λά Παλις 11/6	
ε. Ρότερνταμ 18/6	
α. Μοντεβιδεο 11/6	
ε. Μπαχραϊν 12/6	
επιωλήθη 'Αλλοδαπούς	
ἀργεί Πειραιά	
α. Γιοκοχάμα 12/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. Λός 'Αντζελες 27/5	
α. Τζέντα 24/5	
α. Σιγκαπούρη 14/6	
α. Τσίμπα 17/5	
α. Μπ. 'Αϊρες 8/6	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Χερσοσάντ 15/6	
ἀργεί Πειραιά	
επιωλήθη 'Αλλοδαπούς	
μεσογειακές μεταφορές	
στό 'Ασάμυ 11/6	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
δ. Παναμά 5/6	
ε. 'Αμβέρσα 11/6	
α. 'Αμβέρσα 1/3	
ε. Κακινόδα 3/6	
δ. Σκάω 7/6	
α. Σάο Σερμπασιό 27/5	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τερνέστη 18/6	
α. Πενόκολα 17/5	
α. Τόρρ 'Ανουζιάτα 29/5	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ἀργεί 'Ιθάκη	
επιωλήθη 'Αλλοδαπούς	
ε. 'Αμβούργο 18/6	
ε. Μπ. 'Αϊρες 13/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σάντος 25/3	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σαλβαντόρ 15/3	
α. Τζέντα 1/6	
επιωλήθη συμφέροντα Παναμά	
α. Σ. Αούς ντί Ρόν 16/6	
ἀργεί Τρινκομάλη	
δ. Κων/πολη 11/5	
ἀργεί Πειραιά	
α. Λός Πάμπα 11/5	
α. Π. 'Ελίζαμπεθ 18/6	
ἀργεί Πειραιά	
Διάλυση Γκαντάνι	
α. Μουπάσα 25/5	
ε. 'Αμβέρσα 18/6	
δ. Π. Σαΐδ 15/6	
ὥπως παναϊκή	
ε. Λάγος 1/4	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Π. Καμπέλο 15/5	
ἀργεί 'Αργιστόλι	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Γιοκοχάμα 16/6	
ε. Τάμπα 11/6	
α. Λός 'Αντζελες 8/6	
α. Σάν Φραντσκο 12/6	
α. Σιγκαπούρη 13/6	
α. Σπλίτ 3/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τουμπάρδο 31/5	
ε. Ν. 'Υόρκη 15/6	
δ. Παναμά 17/5	
δ. Γιβραλτάρ 15/6	

ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15888
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60853
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10069
ΑΛΙΚΗ ΙΙ	76	12376
ΑΛΙΚΗ Ι. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ Κ.	67	25279
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	68	17374
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑ	63	1594
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2605
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10968
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΕΡΑΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΑΚ	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	78	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΝ	81	35522
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378

α. 'Αμβέρσα 18/6	
στο Σ. Ναζαϊρ 20/6	
ε. Σάντα Φέ 13/6	
α. Λάγος 4/6	
α. 'Αμβέρσα 15/6	
α. Τόκυο 13/6	
α. Λάγος 8/6	
α. Αύγουστα 22/5	
α. Σιγκαπούρη 27/5	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 14/6	
ε. Σπλίτ 16/6	
α. Τερνεσζέν 5/6	
α. Δακάρ 4/6	
δ. Σουέζ 22/5	
α. Συδνεύ 16/6	
α. Γουακαϊνίμα 30/5	
ε. Σεπετίμπα 8/6	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Θεσσαλονίκη 10/6	
ἀργεί Σάρζα	
δ. Κων/πολη 28/5	
α. Σάντος 9/6	
ε. Λά Γκουέρα 7/6	
δ. Κων/πολη 9/6	
στο Καλαί 12/6	
α. Σιγκαπούρη 4/6	
α. Σιγκαπούρη 8/6	
α. Γουέστερβικ 8/5	
μετ. «Ortans» (Μαλ.)	
ἀργεί Πειραιά	
α. 'Αντοφάνκαστα 10/6	
ε. Τσίμπα 15/6	
ναυπηγ. Τόκυο	
στην 'Οδησσό 28/5	
ε. Λάγος 22/3	
ε. Ρότερνταμ 11/6	
ε. Γιοκοχάμα 26/4	
α. Κουγκντάτ 27/5	
διάλυση Μπαγκλαντές	
επισκευές 'Αμβέρσα	
ε. Μαδρίτα 15/6	
ε. Πασαγές 2/6	
ε. Γιβραλτάρ 13/6	
ε. Ρότερνταμ 7/6	
ε. Πόρτο ντέ Μπουκ 15/6	
α. Σιγκαπούρη 1/6	
ε. Π. Χάρκωτ 10/5	
α. Σάν Μόικα 5/6	
ὕπο ναυπήγηση	
α. 'Αμβούργο 18/6	
α. Τζιμπουτί 2/6	
ε. Μπρέμερ Χάβεν 9/6	
ε. 'Ασάμυ 2/6	
ε. Τσαμπίνα 3/6	
α. Ναγκόνια 4/6	
α. Χιούστον 11/6	
α. Μπρίσμπαν 13/6	
α. Μπ. 'Αϊρες 8/6	

δ. Παναμά 10/6	
α. Λάγος 7/6	
ε. Μπουεναβεντούρα 2/6	
α. Θ. 'Αντζελες 5/6	
δ. Σουέζ 10/6	
δ. Παναμά 16/6	
στο Λάγος 3/5	
α. Ρότερνταμ 16/6	
ε. Σάν Λορέντζο 8/6	
ε. Καλαμπάρ 7/5	
ε. Μαντιλουότο 16/6	
α. Τέμα 8/6	
α. Ωκλαντ 14/6	
δ. Κων/πολη 28/5	
α. Κίγκστον 12/6	
α. Σ. Τζών 31/5	
α. Γιβραλτάρ 8/6	
α. 'Αντεν 1/5	
α. Μαντράς 12/6	
α. Λουσίνα 3/6	
α. Σεβίλλη 9/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/6	
α. Κόμπε 1/6	
α. Φός 12/6	
α. Κονγκντό 20/5	
ε. Ντάρμπα 17/6	
δ. Ντόβερ 7/6	
α. Π. Σαΐδ 12/6	
α. Λίβερπουλ 14/6	
α. Κουσίρο 9/5	
ε. Γδύνια 17/6	
ε. Π. Κέμπλα 3/6	
ε. 'Ικόνιο 3/6	
α. Σάντος 4/5	
α. Λίβερπουλ 18/6	
δ. Παναμά 4/6	
ε. Κέιπ Τάουν 17/6	
α. 'Αμβέρσα 12/6	

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	86	23392	ε. Σιγκαπούρη 18/6	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	86	18094	μετ. «Μιλένα Α.» (Μαλ.)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15888	ε. Γάνδη 10/6	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25083	α. Μπουσάν 31/5
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	87	53448	άρχει Πειραιά	ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	89	58143	άρχει Πειραιά
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Κ.	82	11503	διάλυση Κίνα	ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Ραβέννα 15/6
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998	μεσογειακές μεταφορές	ΑΣΗΜΙΝΑ	86	35001	α. Παλούα 5/6
ΑΝΑΦΗ	85	34400	υπό ναυπήγηση	ΑΣΙΑ	87	9525	άρχει Πειραιά
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	85	13638	άρχει 'Αμβούργο	ΑΣΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	83	8478	διάλυση Πακιστάν
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	α. Π. 'Ελ(ζαμπέθ 2/6	ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	88	17458	α. Λός 'Αντζέλες 13/5
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	δ. Ντόβερ 27/5	ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	α. Τρινκόμλη 12/6
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	α. Σιγκαπούρη 7/6	ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	δ. Παναμά 2/6
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	δ. Καυμάν Μπράκ 12/6	ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45085	δ. Π. Σαίδη 13/6
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Α.	83	10470	α. Μπ. 'Αίρες 8/6	ΑΣΤΕΡΙ	85	8151	α. Σάρλα 8/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	ε. 'Υμουντέν 17/6	ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	ε. Ντάρμπαν 18/6
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	α. Π. Γουάλλκοτ 17/5	ΑΣΤΗΡ	74	13833	α. 'Αμβέρσα 19/6
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	78	115461	άρχει Πειραιά	ΑΣΤΟΡ	78	29880	στο Ροζάριο 10/6
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781	ε. Ροζάριο 14/6	ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38811	α. Αύγουστο 8/6
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79746	ε. Γουακαμάτσου 12/6	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	α. Γένοβα 12/6
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797	δ. Γιβραλτάρ 14/6	ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. 'Υόρκη 11/6
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	ε. Σαγκάη 31/5	ΑΣΟΜΑΤΟΣ	71	9486	α. Γκουαγιακούιλ 7/6
				ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	α. Ντάρμπαν 7/6
				ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	ε. Τζέντα 1/6
				ΑΤΑΛΑΝΤΗ	86	8235	α. Παρανάγουα 12/5
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 17/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	88	40548	α. Λούπ Τέρμιναλ 24/5
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	α. Ν. 'Υόρκη 30/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	89	18229	α. Σάν Ντιέγκο 7/6
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981	ε. Λάγος 16/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ.	76	18056	δ. Σκάω 18/6
ΑΝΘΙΑ	84	11034	διάλυση 'Ινδία	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	άρχει Πειραιά
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	18646	α. Σιγκαπούρη 29/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΝΘΟΣ	79	11000	ε. Κοτονού 11/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΩΜΑΝ	89	18229	α. Κεμπέκ 10/6
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926	δ. Κων/πολη 5/6	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	89	18229	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/6
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	μεσογειακές μεταφορές	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	89	18229	ε. Ν. 'Ορλεάνη 31/5
ΑΝΝΑ	76	18438	στή Βομβάη 21/5	ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΚ	89	18229	δ. Σκάω 8/6
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925	άρχει Πειραιά	ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	8103	στην 'Αλεξάνδρεια
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915	α. 'Οσκαρσλν 11/6	ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44801	ε. Πειραιά 12/6
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ	73	8350	άρχει Σύνδεσ	ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788	α. Πειραιά 11/10
ΑΝΝΙΤΑ	84	10741	μετον. «'Ανθη Μαρίνα» ('Ελ.)	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΑΛΚ	73	20354	α. 'Αμβέρσα 13/6
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758	δ. Κων/πολη 1/6	ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	ε. Π. Κουεττά 30/5
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. 'Αμπιτζάν 27/5	ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Σαντάντερ 8/6
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	18379	α. Ρότερνταμ 15/6	ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	α. Γιβραλτάρ 7/6
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι.	54	5383	μετ. «Φλάγκ Μαρίνα» ('Ελ.)	ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Μανίλα 8/6
ΑΝΤΑΡ	70	18973	δ. 'Ελσινόρκ 13/6	ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594	άρχει Σετομπάλ
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	18356	άρχει Πειραιά	ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	ε. Λάγος 10/6
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557	άρχει Χαλκίδα	ΑΤΤΙΚΗ	61	1385	μεσογειακές μεταφορές
ΑΝΤΕΛΑ	82	4207	άρχει Πόρτομπαρκ	ΑΥΛΙΣ	72	18402	δ. Γιβραλτάρ 12/6
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡ	67	24829	α. Παρανάγουα 5/6	ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. Κίγκστον 11/6
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	δ. Κων/πολη 9/6	ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	80	3476	άρχει Χαλκίδα
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	δ. Κων/πολη 20/5	ΑΥΡΑ	68	9624	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	38353	α. Λός Πάλλας 8/6	ΑΥΡΑΦΡΟΣΤ	64	4566	διάλυση Πακιστάν
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	38353	υπό ναυπήγηση Σασέμπο	ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6880	α. Π. 'Ελ(ζαμπέθ 29/5
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	α. Χιρσίμα 8/6	ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ε. Παρανάγουα 28/5
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	ε. Αύγουστο 14/4	ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άρχει Γάνδη
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. Κόρκ 19/5	ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474	διάλυση Πακιστάν
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Σητάλ 8/6	ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253	α. Γιοκοχάμα 11/6
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11831	δ. Παναμά 15/6	ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	18944	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 19/3	ΑΦΡΟΣ	68	3340	άρχει Πειραιά
ΑΝΤΩΝΗΣ	87	8865	α. Λοριέντ 31/5	ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	α. Μπαχραϊν 26/5
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ.	77	38515	α. Μομπάσα 15/6				
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	8051	ε. Ρότερνταμ 17/6				
ΑΠΕΕ	73	18397	άρχει Πειραιά				
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733	α. Κόμπε 9/6				
ΑΠΟΙΑ	75	34409	δ. Κων/πολη 29/5				
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	α. Σάουδα 12/6				
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Χάντερστον 13/6				
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899	άρχει Πειραιά				
ΑΠΟΥΣ	70	3275	ναυπηγ. Τόκυο				
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ε. Φλάσινγκ 12/6				
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586	δ. Παναμά 5/6				
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Ν. Γουέσμιντερ 14/6				
ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Νταμά 7/6				
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	άρχει Πειραιά				
ΑΡΓΚΟΝΩΤ	68	24877	α. Κολόμπο 11/6				
ΑΡΓΟΣ	69	9842	δ. Γιβραλτάρ 15/6				
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	α. Βουλώνη 4/6				
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡ	77	1587	άρχει Πειραιά				
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	1578	άρχει Πειραιά				
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	78	1579	ε. 'Αύρ 14/6				
ΑΡΓΩ ΣΤΑΛΛΕΝΤΣ	78	1587	άρχει Πειραιά				
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	78	1579	άρχει Πειραιά				
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	άρχει Πειραιά				
ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Γκλόνγκ 25/5				
ΑΡΕΤΗ Α.	69	9343	στή Σιτακόνη 19/6				
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ.	72	20239	ε. Σάν Λορέντζο 9/6				
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778	άρχει Πειραιά				
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	α. Γκάλβεστον 3/5				
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	α. Σιγκαπούρη 13/6				
ΑΡΙΕΣ	80	7839	άρχει 'Ιθάκη				
ΑΡΙΕΤΤΑ	85	17113	άρχει Πειραιά				
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998	ε. Μαυρίκιο 15/6				
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	άρχει Πειραιά				
ΑΡΙΣΤΑΝΑΣ	80	9998	ε. Μαυρίκιο 15/6				
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	μετ. «Sagarika» (π.)				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	38099	ε. Παρανάγουα 28/5				
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	Ν. 'Υόρκη 13/6				
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989	α. Λίβερπουλ 18/6				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	1409	μεσογειακές μεταφορές				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13800	α. Ντουμπάι 7/6				
ΑΡΙΩΝ	73	13833	α. 'Αντάλα 3/6				
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Σήρνες 19/6				
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	δ. Ντόβερ 13/6				
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	δ. Μπρανσμπούτελ 9/6				
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	85	20206	άρχει Στυλίδα				
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	85	10987	άρχει Στυλίδα				
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	85	11334	α. Σλουϊσκίλ 21/5				
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	άρχει Στυλίδα				
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778	α. 'Ελευσίνα				
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	18300	α. Κομύ Μπαίη 11/6				
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	στή Μοζουσίμα 25/5				
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	α. Ν. 'Υόρκη 26/5				
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	α. Μουτσούρε 12/6				
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906	στό Κουβέιτ				
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	α. Κοκούρα 15/6				
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11882	ε. Μπάρ 18/6				
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	88259	ε. Πειραιά 14/5				
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	ε. Γιοκοχάμα 11/6				
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	ε. Μπουσάν 8/6				
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	10142	άρχει Γάνδη				
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633	α. Κουσίρο 8/4				
				ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	ε. Σετομπάλ 20/5
				ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Τουμπάρσα 9/6
				ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	α. Τουμπάρσα 27/5
				ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373	δ. Κων/πολη 8/6
				ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	α. Παρανάγουα 30/5
				ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Λός 'Αντζέλες 24/5
				ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	δ. Καυμάν Μπράκ 10/6
				ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	16037	α. Μόντρεαλ 22/5
				ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Βίλα Κονσταντίουσιον 8/6
				ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΝΣ	67	15421	α. Σάν Λορένζο 8/6
				ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	άρχει 'Ηγουμένισσα
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	μεσογειακές μεταφορές
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	μεσογειακές μεταφορές
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. 'Ικόνιο 9/6
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	58	1581	μεσογειακές μεταφορές
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	α. Φόυνες 15/6
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στό Ντάρ-ε-Σαλάμ
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18634	δ. Σουέζ 17/6
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	α. Κάρντιφ 15/6
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Π. Σαίδη 8/6
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544	ε. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 5/6

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ .	43	7176
ΓΙΑΝΝΗΣ .	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ .	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ .	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ .	81	16505
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ .	71	9093
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν .	65	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ .	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΖΗΣ .	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ .	68	9717
ΓΙΟΥΝΤΥ .	71	9508
ΓΙΟΥΝΤΥ .	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ .	60	3847
ΓΙΟΥΠΤΕΡ .	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ .	69	9038
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ .	60	5977
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ .	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΙΕΡ .	73	18695
ΓΙΟΥΡΟΛΗΤΤΕΡ .	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡ .	61	16561
ΓΙΟΥΡΟΣΗ .	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ .	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ .	73	9290
ΓΙΩΤΑ .	82	10163
ΓΚΑΖ ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (δ) .	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ) .	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΘΕΡ	80	7889
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	89	1438
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ	87	51844
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	89	11148
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	16275
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ	83	24843
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΑΤΕΝ ΣΗ	85	7952
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	89	11148
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥ	77	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΑΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΛΑΓΚ	72	43479
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	87	20178
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	108683
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ	83	15381
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	89	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΛ	96	23390
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	18308
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	83	13518
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ	89	13942
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΛΗΒ	89	26356
ΓΛΥΦΑΔΑ ΦΑΙΝΘ	96	20723
ΓΟΡΓΩ	58	7081
ΓΟΥΛΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΕΡΟΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΣΑΞ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΟΛΟΝ	79	19287
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΑΦΟΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19284
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19285
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΟΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	87	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΑΤΥ	87	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300
ΓΡΕΓΟΣ	59	919

ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103
ΔΑΝΙΑΛ.....	63	13628
ΔΑΦΝΗ.....	74	18451
ΔΕΛΤΑ (δ).....	61	7864
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ.....	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II.....	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.....	66	9410
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.....	65	11906

ἀργεί Πεισοαΐδ
 ε. Λισσαβώνα 9/8
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Σκάω 11/8
 δ. Σουέζ 3/8
 δ. Κων/πολη 11/8
 ε. Σίγκαπούρη 18/8
 ἀργεί Πόρτσμουρου
 δ. Γιβραλτάρ 20/5
 ε. Πορτσμάντ 31/5
 δ. Ντόβερ 25/5
 ε. Φρθάδων 13/5
 ἀργεί Πειραΐδ
 στὸν Πειραΐδ
 ἀργεί Πειραΐδ
 α. Ὀράνγεσταντ 4/4
 ἀργεί Λευκόδα
 α. Τάιπα 25/5
 μετ. «Σηκάριε» (κ.)
 δ. Κων/πολη 8/8
 ἀργεί Πειραΐδ
 ε. Δακάρ 25/5
 α. Παρανάγου 9/8
 ε. Ντουόλα 18/5
 ἀργεί Πειραΐδ
 ε. Φουτζέιρα 14/8
 ε. Πειραΐδ 8/8

α. Π. Κελάνγκ 16/8
δ. Κων/πολη 25/5
ἀργεί 'Αστακό
ἀργεί Πειραιά
α. Τιμαρού 14/8
στὸν Πειραιά
ἀργεί 'Ελευσίνα
α. Ζήμπραγκ 3/8
α. Χιούστον 1/6
α. Φουτζέρι 18/5
πρ. «Τόνα 'Ορτανόια II

ε. Π. Καμπέλλο 28/5
ε. Σ. Φρανσίσκο 14/8
α. Π. Καμπέλι 18/5
α. Χαβάγκα 23/5
ε. Βορβάνη 12/6
α. Κόρπους Κρίστι 2/8
δ. Καυιάν Μπράκ 12/6
ε. Μπαράκιμπο 14/5
α. Μπακόνι 5/8
α. Μπουναβεντούρα 28
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/8
α. Σάντα Φέ 12/6
Διόλυστ Πακιστάν
ε. Δουκνέρκη 4/8
ἀργεί Πειραιά
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
ε. Μπ. 'Αύρες 8/8
α. Σάντα Φέ 4/8
α. Μπάχια Μπλάνκα 3/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/5
ε. Ξηλίτ 14/8
ε. Π. Καμπέλο 5/8
α. Λός 'Αντζέλες 28/4
δ. Γιβραλτάρ 10/8
α. Μπουναβεντούρα 25
α. Λός 'Αντζέλες 13/6
δ. Σουζέ 11/8
ἀργεί Πειραιά
ε. Λάγος 28/5
ἀναμένει 'Ομόν
ἐπιωλήθη
α. Ουλάσν 10/8
δ. Γιβραλτάρ 5/8
μετόν. «Ελ Γκρόκο» (Μ.

δ. Γιβραλτάρ 8/8
α. 'Ελευσίνα 15/3
ἀργεί 'Αργυστόλι
ἀργεί Πειραιά
ε. Αεμυσσό 11/8
Διόλυστ 'Ινδία
διόλυστ 'Απιο 'Ανατολή
ἀργεί Πειραιά
στὸν Πειραιά
α. Χμεύι 29/5
δ. Σκάω 5/8
ε. Ν. 'Υόρκη 17/5
ε. Ντάρμπαν 13/6
δ. Κων/πολη 11/5
δ. Σουζέ 7/5
δ. Ντόβερ 13/6
ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 28/5
ε. Σαγκά 23/5
δ. Σκάω 21/5
ε. Σετούμπλ 5/8
α. Λίβερπουλ 21/5
α. Λός Πάλμας 25/5
ε. Λάγος 30/5
δ. 'Εκοουμίν 4/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 29/5
α. Γκρέντζμουσθ 8/8
ναυπηγ. Σκαρμαγκά
ἀργεί Γαλαξείδι

α. Χάλιφαξ 13/8
ἀργεῖ Πειραιᾷ
ε. Τάουνσβιλ 12/8
ἀργεῖ Πειραιᾷ
μεσογειακὲς μεταφορὲς
α. Λὰς Πάλμας 1/8
β. Θεσσαλονίκη 11/8
στὸ Μπαντάρ 'Αμπὰς 10
στὸ Μπαντάρ 'Αμπὰς

ΔΗΛΟΣ (δ).	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	71	38094
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	58	8243
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	78	19166
ΔΙΔΩ	70	10378
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΙΟΝΥΣΟ (δ.)	62	23160
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟ (δ.)	68	48687
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	66	48801
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΕΡΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΕΡΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΕΡΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	84	21300
ΕΡΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	68	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	29685
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	49887
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841
ΕΚΤΟΝ	62	11428
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΛΑΦΙ	68	19495
ΕΛΛΑΦΙΝΑ	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142
ΕΛΕΊΣΤΡΙΑ Ι	64	10852
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	63	10936
ΕΛΕΝΗ	80	1995
ΕΛΕΝΗ ΙΙ.	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	66	48748
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	8006
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΎ	62	5846
ΕΛΑΗ.	76	12315
ΕΛΑΗ	78	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΤ'ΝΕΡ.	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΙΑΝΤ.	78	36237
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	18207
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17541
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9986
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9886
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΜΗΝΗΣ	65	27830
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548
ΕΝΤΕΒΟΡ Ι.	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΑΊΖ.	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΟ	65	18408
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΜΙΣ	72	1595
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4506
ΕΡΟΊΚ ΣΕΎΛΟΡ	57	2074
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31326
ΕΥΑ (δ.)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	78	16844
ΕΥΒΟΊΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	63	8454
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Λ.	67	14586
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13831
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	50	8222
ΕΥΡΩΠΗ ΙΙ	60	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ.	62	6680
ΕΥΤΥΧΙΑ	75	10344
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10998
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΡ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57100

α. Φορηταούν 8/6
δ. Σουζέ 8/6
δ. Παναμά 15/6
ε. 'Αβίλις 30/5
μεσογειακές μεταφορές
ε. 'Ιοκίικε 28/5
α. Ρίο 'Ανέιρο 31/5
ε. Γιοκοχάμα 21/5
ἀργεῖ Γαλιεζέι
μετ. 'Τέρνινγκ Πόιντ' ('Ελ.)
μεσογειακές μεταφορές
ἀργεῖ Πειραιά
ἀργεῖ Μίνα Σάκρ
α. Κουβέιτ 1/8
α. Βίλλα Κονστιπούτσον 28/5
ἐπὶ Ἀθήν' Ἀλλοδαπούς
ἀργεῖ 'Ιθάκη
α. Σ. Εὐστάθιος 27/5
ε. Πενσόκολα 5/6
ε. Χιούστον 13/6
α. Σιγκαπούρη 1/6
μεσογειακές μεταφορές
ε. Λάρνακα 11/6
α. Πειραιά 7/6
α. Βομβήν 5/6
α. Χιούστον 11/6
α. 'Αδελαΐδα 27/5

ὄργει Πειραιά
 ὄργει Βασύρα
 δ. Σουζ 18/6
 ὄργει Γαλαξειδί
 ὄργει Πειραιά
 α. Κουβέτι 10/6
 α. Φιλοδέλφεια 8/6
 α. Αἰθέρπουλ 29/5
 ε. Βενετία 13/6
 στη Λιθού
 α. Γκαϊντεμπουργκ 31/5
 ὄργει Πειραιά
 Διάλυση Κίνα
 ε. Ὁζάκα 14/6
 ε. Λάγος 29/4
 ε. Πειραιά 10/6
 α. Λός "Αντζέλες 13/6
 δ. Ντόβερ 2/6
 α. Σαγκάη 15/5
 α. Νικόσια 22/5
 ὄργει Στυλίδα
 ε. Ν. Ὁρλεάνη 12/6
 α. Κοσίιν 7/5
 ὄργει Πειραιά
 δ. Κων/πολῆ 23/5
 μεσογειακὲς μεταφορές
 α. Χάλφιναξ 10/6
 ε. Μπρέικ 13/6
 μεσογειακὲς μεταφορές
 α. Τόμπτα 26/5
 ε. Νότιωμαν 15/6
 ε. "Ιμυινγκχαμ 2/6
 στις Μ. Αἰώνες
 ὄργει Πειραιά
 ε. Νότιωμαν 15/6
 α. Τζέντα 8/6
 δ. Κων/πολῆ 26/5
 δ. Κων/πολῆ 7/6
 α. Φιλοδέλφεια 13/6
 α. Αἰγυόστα 23/5
 ε. Χάλμιτον 14/6
 α. Τσιμπάρδο 10/6
 α. Ν. Ὁρλεάνη 8/6
 α. Τενερίφ 19/5
 ε. Χιούστον 29/5
 α. Ν. Ὁρλεάνη 24/5
 δ. Παναμά 9/6
 δ. Ντόβερ 14/6
 ὄργει Πειραιά
 ἐπωλήθη "Αλλοδαπούς
 ε. Πειραιά 1/6
 ε. Λεμεσόσ 17/6
 ὄργει Πειραιά
 α. Σγκαπούρη 27/4
 πρ. "Εντερπράϊζ Ι
 α. Πόλιν Τζούντιν 13/5
 ε. Κογκινκάτο 13/5
 στη Θεσσαλονίκη 19/6
 ε. Μονρόβια 15/6
 ὄργει Πειραιά
 ε. Κάρντιφ 17/6
 ὄργει Πειραιά
 α. Μουτσούρη 12/6
 ε. "Αμβέρσα 9/6
 ὄργει Χαλκίδας
 α. Κολόμπο 14/2
 α. Ροζάριο 13/5
 α. Χούτι Πόλιν 28/5
 α. Σάντος 11/6
 ε. Πόρτ Κάιζερ 9/6
 α. Σγκαπούρη 18/6
 Διάλυση "Ινδία
 α. Λάγος 7/6
 α. Ροσέν 10/6
 ε. Τής 18/6
 ε. Κάντλα 3/6
 ε. Λισαβώνα 15/6
 ὄργει Χαλκίδα
 μεσογειακὲς μεταφορές
 πρ. Κέλι Ρέις 10/6
 ὄργει Στυλίδας
 ὄργει Πειραιά
 ε. "Ήσχαθεν 13/5
 ὄργει Χαλκίδα
 δ. Παναμά 15/6
 δ. Ντόβερ 18/6
 α. Φιλοδέλφεια 13/6

ZANETH	66	4503	α. Πειραιά 31/5	ΚΑΣΚΑΝΤΑ	68	12407	άρχει 'Αργοστόλι
ZANNHΣ	81	22857	ε. Ματάντζος 4/6	ΚΑΣΟΣ	78	14983	α. Ντόρμπαν 24/5
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30188	α. Π. 'Αντζέλες 18/4	ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ	69	14318	στο Ντόρμπαν 17/6
ZANTE (δ.)	69	54282	δ. Γιβραλτάρ 18/5	ΚΑΣΣΙΑ	72	16704	ε. Π. 'Αρσούρ 10/6
ZETTA	71	20518	δ. Γιβραλτάρ 30/5	ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	άρχει Χαλκίδα
ZHNOBIA	68	15841	α. Ντουλούθ 4/6	ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	28537	άρχει Πειραιά
ZHNO	81	23100	ε. Λός 'Αντζέλες 1/6	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	δ. Σουέζ 13/5
ZINI	78	11348	α. Κέιπ Πάλλμας 25/5	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	78	3824	α. Ρίτσαρντ Μπαίτ 31/5
ZYFOΣ	76	19166	α. 'Αοντίν 18/6	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	57	8750	μεσογειανικές μεταφορές
ZYFOΣ	69	3490	άρχει 'Αστακό	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	δ. Κων/πολη 8/6
ZΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	65	34501	άρχει Πειραιά	ΚΑΤΙΕ	60	10187	α. Ντόρμπαν 12/6
ZΩΗ	70	2885	άρχει Πειραιά	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	άρχει Γαλαξειδί
ZY PA'NTER	81	4617	α. Φιλαδέλφεια 15/5				α. Χιούστον 31/5
HALEKTRA (δ.)	72	54719	α. Μουμπλ 21/5				
HAIOΠOΛIΣ	77	34035	διάλυση Μπαγκλαντές				
HPQ	65	23390	α. Π. Νουάρ 31/5				
HΣTΓOY'INT	81	16700	άρχει 'Αργοστόλι				
HΣTΠOPT	67	27018	άρχει Λονδίνο				
HΦAIZTOΣ	66	21374	α. Μανίλα 4/6				
ΘAΛAΣΣIHN AΞIA	84	16794	α. Π. Καμπέλο 5/6				
ΘAΛAΣΣIHN AYΓH	78	14052	επιωλήθη 'Αλλοδαπούς				
ΘAΛAΣΣIHN ΔOΞA (δ.)	77	76088	δ. Παναμά 22/5				
ΘAΛAΣΣIHN KYPA	78	15660	α. Λός 'Αντζέλες 29/5				
ΘAΛAΣΣIHN MANA	77	15660	δ. Σουέζ 6/6				
ΘAΛAΣΣOΠOPOΣ	68	12660	άρχει Πειραιά				
ΘANIKI	61	9516	άρχει Πειραιά				
ΘANTEP ΦPOCT	64	4626	άρχει Πειραιά				
ΘAPPAΛEOΣ (δ.)	69	51732	άρχει Πειραιά				
ΘAΣOΣ A'IAANT	78	9444	α. Χάβρη 13/6				
ΘEAGENHΣ	72	9986	α. Θεσσαλονίκη 10/6				
ΘEANTO A.Σ.	72	22866	α. Σαγκάη 18/5				
ΘEKOC	78	16685	α. Μπάχια Μπλάνκα 15/5				
ΘEOΓENNHΤOPO	68	35477	α. Μουτσούρε 11/5				
ΘEOKYHTOPO	73	69904	α. Ρίτσαρντ Μπαίτ 14/6				
ΘEOΛHΠTOΣ	65	41672	άρχει Πειραιά				
ΘEOMANA	65	40473	άρχει Πειραιά				
ΘEOYMHΦOC (δ.)	68	44863	α. Δουνκέρκη 15/6				
ΘEOΦANΩ ΛIBAHOY	82	24.000	α. Τσίμπα 6/6				
ΘEOΦIΛOC I. BATHΣ	77	16380	ε. Ρουέν 14/6				
ΘEPMOΠYΛAI (δ.)	55	8992	άρχει Πειραιά				
ΘETIΣ	74	35540	α. Κασσιούγκ 10/6				
ΘHPAZIA	84	28100	δ. Γιβραλτάρ 13/6				
IDEA (δ.)	85	41195	δ. Κων/πολη 5/6				
IKAPIAN PHΦEP	67	4390	θέση 07.33B, 13.04Δ στis 1/5				
IOAI	72	4999	α. 'Αμβέρσα 12/6				
IONIAN ΓOY'INT	83	20960	α. 'Αμβέρσα 14/6				
IONIAN KAPPIEP	73	15498	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/6				
IONIAN NABIΓKE'ITOP	62	10420	δ. Σουέζ 25/5				
IONIAN PHΦEP	65	8002	δ. Σουέζ 10/6				
IONION	70	15387	α. Μπ. 'Αίρες 5/6				
IOΣ	85	34400	ε. Γιοκοχάμα 13/6				
IOΘEIS	77	19166	α. Νικόσια 18/4				
IO	69	8909	άρχει Ντόρμπαν				
IOANNA B. (δ.)	81	22075	δ. Π. Σαίλ 14/5				
IOANNHΣ	59	3139	α. 'Αστακό 18/10				
IOANNHΣ ZAFEPAKHΣ	68	16227	α. Βίλα Κονσταντίνου 11/6				
IOANNHΣ KOYAOYΘPOC (δ.)	82	30041	δ. Σουέζ 8/6				
				ΚΑΚΑΝΤΑ	68	12407	επιωλήθη διάλυση
				ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14851	α. Μουρμουγκό 3/6
				ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	α. Σιγκαπούρη 25/5
				ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416	άρχει Ρίβερ Φόλ
				ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868	α. Μόντρεαλ 13/6
				ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9882	δ. Παναμά 18/6
				ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9738	ε. Ροζάριο 14/5
				ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΕΣ	77	10460	ε. Τακοράνι 31/5
				ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9984	α. 'Αντοφάγκστα 12/6
				ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	δ. 'Ελκίρπη 9/6
				ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896	α. Ντόρμπαν 14/5
				ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890	δ. Σκάω 18/6
				ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251	ε. Πειραιά 14/5
				ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	18307	ε. 'Αμβέρσα 13/6
				ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250	άρχει Πειραιά
				ΚΗΦΕΥΣ (δ.)	71	18400	διάλυση Κίνα
				ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	άρχει Πειραιά
				ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	στον Πειραιά
				ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	δ. Κων/πολη 9/6
				ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492	άρχει Πειραιά
				ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366	ε. Μασσάονα 11/6
				ΚΛΕΙΩ	58	8791	άρχει Πειραιά
				ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Σάν 'Αντόνιο 2/6
				ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	α. Ροζάριο 5/6
				ΚΟΝΔΑΡ	67	6842	άρχει Πειραιά
				ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	ε. 'Οξελόσαντ 9/6
				ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	ε. 'Αμβέρσα 18/6
				ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Κόρπους Κρόιτς 8/6
				ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Λός 'Αντζέλες 28/5
				ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	ε. Γιοκοχάμα 25/5
				ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΙΠΙΝΤ	72	39219	ε. Χέο Πόλιν 15/6
				ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	ε. Γιοκοχάμα 31/5
				ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Σιγκαπούρη 16/5
				ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836	α. Γένοβα 27/6
				ΚΟΝΚΑΡ ΡΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000	α. Σάν Φρανσίσκο 15/6
				ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24893	α. Σάντος 7/6
				ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
				ΓΚΑΛΛΕΥ	67	7680	ε. Τσάρλεστον 9/6
				ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ			
				ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	77	5539	στο Χάμπτον 17/6
				ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	67	7687	ε. Βηρυτό 14/6
				ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14784	δ. Κων/πολη 7/6
				ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Τσίμπα 28/5
				ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998	άρχει Πειραιά
				ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451	άρχει Πειραιά
				ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	στη Βομβή 12/6
				ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	α. Μπλάμο 19/6
				ΚΟΡΟΝΙΑ	70	11826	δ. Σκάω 8/6
				ΚΟΣΜΟΣ	59	2870	άρχει 'Αστακό
				ΚΩΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153	ε. Ντουμπάι 8/7
				ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8830	ε. Ντόρμπαν 12/6
				ΚΡΑΤΙΛΛΟΣ	76	6598	δ. Γιβραλτάρ 1/6
				ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	8084	δ. Γιβραλτάρ 17/6
				ΚΡΑΤΩΝ	78	7427	ε. Λισαβόνα 18/6
				ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914	ε. Μαμονάλ 14/4
				ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34189	δ. Γιβραλτάρ 1/6
				ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	δ. Γιοκοχάμα 15/6
				ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Μελίλι 5/6
				ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Ντόβερ 18/6
				ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470	α. Νάπολη 7/6
				ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	ε. Τζένα 7/6
				ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14928	δ. Κων/πολη 2/6
				ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	στο Ντόρμπαν 17/6
				ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. Φός 17/6
				ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'ΙΑΜΟΝΤ	77	10832	ε. Νταμίμ 10/6
				ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Λάγος 27/4
				ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Ντουμπάι 17/6
				ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Κήλανγκ 18/6
				ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923	α. Δουνκέρκη 14/6
				ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	α. Χάβρη 18/6
				ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	δ. Ντόβερ 18/6
				ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Πιντέ Μπούκ 30/5
				ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500	α. Κήλανγκ 10/6
				ΚΡΙΟΣ	59	16875	άρχει Πειραιά
				ΚΡΙΟΣ	78	7028	α. Πόρσγκρουν 6/6
				ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Πειραιά 8/5
				ΚΡΙΤΩΝ	59	7158	άρχει Πειραιά
				ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	δ. Κων/πολη 11/6
				ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	δ. Ντόβερ 18/6
				ΚΡΟΝΟΣ	67	6911	στη Τζένα 22/5
				ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Τζένα 6/6
				ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025	μεσογειανικές μεταφορές
				ΚΥΘΗΡΑ	68	13870	άρχει Πειραιά
				ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	άρχει Πειραιά
				ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17356	ε. Μύλοφοντ Χάβεν 10/6
				ΚΥΜΑ	60	7758	άρχει Πειραιά
				ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23598	δ. Κων/πολη 13/5
				ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	8443	άρχει 'Αστακό
				ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000	ε. Σάντος 6/6
				ΚΥΡΙΑΚΗ	68	8943	α. Κακινάνα 5/6
				ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	68	20518	άρχει Πειραιά
				ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3748	α. Τεργέστη 11/6
				ΚΩΣΤΑΣ Κ.	82	2935	άρχει Πειραιά
				ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Ροζάριο 15/6
				ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/5
				ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296	μεσογειανικές μεταφορές
				ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350	α. Ρουέν 13/6
				ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140	άρχει Δευκλίδ

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ).....	77	18858
ΛΑΙΔΗ ΜΑΝΤΟΝΑ.....	85	7952
ΛΑΙ'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ.....	80	7952
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	78	9485
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ.....	71	13907
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000
ΛΑΟΔΙΚΗ.....	84	10305
ΛΑΟΥΡΑ.....	85	1599
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16308
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30844
ΛΕΔΕΑ.....	83	17879
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953
ΛΕΝΑ ΙΙ.....	68	15781
ΛΕΝΤΑΤΑΛΑΝΤΙΚ.....	70	10818
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ.....	68	10818
ΛΕΣΒΟΣ.....	74	3259
ΛΕΥΤΕΡΗΣ ΙΙ.....	58	9079
ΛΕΩΝ.....	75	15884
ΛΕΩΝ.....	72	2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ).....	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ).....	69	17485
ΛΗΤΩ.....	78	18104
ΛΙΑ ΠΕΡΟ.....	61	7983
ΛΙΜΠΕΞΠΟΡΤ.....	83	19343
ΛΙΜΠΕΞΠΡΕΣ.....	82	19337
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ.....	83	20200
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ.....	78	75134
ΛΙΝΔΟΣ.....	68	2208
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ.....	78	12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ.....	74	9118
ΛΙΤΣΑ.....	77	8228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ).....	61	21894
ΛΙΩ.....	68	9850
ΛΟΓΙΑΛΥ.....	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ).....	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402
ΛΟΥΣΙΟΣ.....	73	83287
ΛΟΥΣΥ.....	74	18008
ΛΥΔΙ.....	70	14878
ΛΥΔΙΑ.....	64	8547
ΛΥΡΑ.....	67	41914
Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	69	25188
ΜΑΔΕΡ.....	68	11381
ΜΑΒΡΑΚΙ (δ).....	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ).....	81	23000
ΜΑΙΡΗ.....	84	14500
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ).....	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432
ΜΑΝΤΩΛΥΝΑ (δ).....	83	31951
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ.....	77	12528
ΜΑΟΥΝΤ ΘΟΥΣ.....	68	18525
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ.....	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ.....	77	19878
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΙΣ.....	81	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147
ΜΑΟΥΝΤ ΤΑ'Υ'ΓΕΤΟΣ.....	82	32300
ΜΑΡΑΘΩΝ.....	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΛΕ'Ι'Κ.....	82	8987
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ.....	76	11282
ΜΑΡΑΜΠΟΥ.....	78	8845
ΜΑΡΑΓΑΡΙΑ ΙΙΙ.....	49	8607
ΜΑΡΓΚΩ (δ).....	78	81108
ΜΑΡΕΣΟΛ.....	69	9823
ΜΑΡΙ.....	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ.....	68	18589
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ.....	70	9585
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ.....	76	10108
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ).....	70	51802
ΜΑΡΙΑ Κ.....	70	9069
ΜΑΡΙΑ Λ.....	77	20822
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ.....	87	11001
ΜΑΡΙΑ ΜΑΡΙΟΣ Η.....	76	8034
ΜΑΡΙΑ ΕΥΛΑ.....	67	9385
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ.....	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ.....	70	9787
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ).....	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VΙΙ(δ).....	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ.....	72	9824
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ).....	67	40075
ΜΑΡΙΑΥ.....	71	18269
ΜΑΡΙΑΥΝ Α.....	88	14589
ΜΑΡΙΝΑ (δ).....	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ Α.....	65	19586
ΜΑΡΙΝΙΚΗ.....	73	85387
ΜΑΡΙΟΝ.....	67	33586
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ.....	68	28324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.....	72	17510
ΜΑΡΙΩ.....	66	3782
ΜΑΡΚΑ Α.....	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ.....	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000
ΜΑΡΛΕΝ.....	57	5087
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ.....	82	32300
ΜΑΡΣ.....	48	3368
ΜΑΡΩ.....	73	32510
ΜΑΡΩ Α.....	85	25000
ΜΑΣΣΑΛΙΑ.....	64	1988

α. Πειραιά 11/6.....	α. Πειραιά 11/6
διόλυση Πακιστάν.....	διόλυση Πακιστάν
άρχει Πειραιά.....	άρχει Πειραιά
ε. Σάντος 7/6.....	ε. Σάντος 7/6
α. Πόρτ Όχκα 23/3.....	α. Πόρτ Όχκα 23/3
άρχει Πειραιά.....	άρχει Πειραιά
α. Κολούμπια Ρίβερ 9/6.....	α. Κολούμπια Ρίβερ 9/6
α. Κολόμπο 24/3.....	α. Κολόμπο 24/3
α. Σετουμπάλ 22/5.....	α. Σετουμπάλ 22/5
ε. Ταλκαχουάνο 10/6.....	ε. Ταλκαχουάνο 10/6
ε. Πειραιά 11/6.....	ε. Πειραιά 11/6
δ. Σκάω 18/6.....	δ. Σκάω 18/6
άρχει Γαλαξείδι.....	άρχει Γαλαξείδι
άρχει Πειραιά.....	άρχει Πειραιά
ε. Κακικάντα 28/5.....	ε. Κακικάντα 28/5
άρχει Σετουμπάλ.....	άρχει Σετουμπάλ
άρχει Έλευσίνα.....	άρχει Έλευσίνα
στή Λισσαβώνα.....	στή Λισσαβώνα
άρχει Χαλκίδα.....	άρχει Χαλκίδα
α. Λός Άντζελες 9/6.....	α. Λός Άντζελες 9/6
άρχει Έγιομινίτσα.....	άρχει Έγιομινίτσα
α. Λός Πόλμας 13/6.....	α. Λός Πόλμας 13/6
άρχει Φορταλέζα.....	άρχει Φορταλέζα
δ. Κωνίπολη 21/5.....	δ. Κωνίπολη 21/5
ε. Μπάχια Μπλάνκα 14/6.....	ε. Μπάχια Μπλάνκα 14/6
άρχει Σετουμπάλ.....	άρχει Σετουμπάλ
ε. Λάγος 4/6.....	ε. Λάγος 4/6
δ. Π. Σαίδ 14/6.....	δ. Π. Σαίδ 14/6
ε. Σχίζσιν 12/6.....	ε. Σχίζσιν 12/6
δ. Ντουμπάι 4/6.....	δ. Ντουμπάι 4/6
έπωλ. Άλλοδαπούς.....	έπωλ. Άλλοδαπούς
στό Μπαντάρ Άμπας.....	στό Μπαντάρ Άμπας
ε. Τέμα 13/6.....	ε. Τέμα 13/6
α. Γκρενάδα 13/6.....	α. Γκρενάδα 13/6
α. Ράς Τανούρα 4/6.....	α. Ράς Τανούρα 4/6
ε. Πειραιά 9/6.....	ε. Πειραιά 9/6
άρχει Βασόρα.....	άρχει Βασόρα
ε. Αύγουστα 8/6.....	ε. Αύγουστα 8/6
δ. Κωνίπολη 20/5.....	δ. Κωνίπολη 20/5
α. Νιούκαστλ 28/5.....	α. Νιούκαστλ 28/5
δ. Ντόβερ 13/6.....	δ. Ντόβερ 13/6
α. Σεβίλλη 15/6.....	α. Σεβίλλη 15/6
α. Θεσσαλονίκη 7/6.....	α. Θεσσαλονίκη 7/6
άρχει Σετουμπάλ.....	άρχει Σετουμπάλ
α. Π. Άντζελες 8/5.....	α. Π. Άντζελες 8/5
ε. Γάνδη 8/6.....	ε. Γάνδη 8/6
α. Χάβρη 17/6.....	α. Χάβρη 17/6
α. Λάγος 30/5.....	α. Λάγος 30/5
δ. Σουέζ 18/6.....	δ. Σουέζ 18/6
δ. Κωνίπολη 10/6.....	δ. Κωνίπολη 10/6
α. Σασέμπο 8/6.....	α. Σασέμπο 8/6
άρχει Έλευσίνα.....	άρχει Έλευσίνα
άρχει Σετουμπάλ.....	άρχει Σετουμπάλ
α. Άδεν 7/6.....	α. Άδεν 7/6
α. Ν. Υόρκη 9/6.....	α. Ν. Υόρκη 9/6
ε. Πειραιά 17/6.....	ε. Πειραιά 17/6
ε. Λάγος 8/6.....	ε. Λάγος 8/6
α. Κίγκστον 11/6.....	α. Κίγκστον 11/6
πρός Σαγκάη 22/5.....	πρός Σαγκάη 22/5
άρχει Στουλίδα.....	άρχει Στουλίδα
α. Σαλάλα 4/6.....	α. Σαλάλα 4/6
δ. Κωνίπολη 9/6.....	δ. Κωνίπολη 9/6
α. Ροζάριο 3/6.....	α. Ροζάριο 3/6
ε. Μπωμόντ 10/6.....	ε. Μπωμόντ 10/6
α. Σάντος 11/6.....	α. Σάντος 11/6
ε. Σύνδεσ 10/6.....	ε. Σύνδεσ 10/6
άρχει Πειραιά.....	άρχει Πειραιά
δ. Ντόβερ 17/6.....	δ. Ντόβερ 17/6
α. Γάνδη 23/5.....	α. Γάνδη 23/5
ε. Καλαμπάδα 22/5.....	ε. Καλαμπάδα 22/5
άρχει Χαλκίδα.....	άρχει Χαλκίδα
έπισκευές Πειραιά.....	έπισκευές Πειραιά
ε. Π. Σαίδ 7/6.....	ε. Π. Σαίδ 7/6
α. Άμβερσα 22/5.....	α. Άμβερσα 22/5
άρχει Πειραιά.....	άρχει Πειραιά
α. Μόντρεαλ 11/6.....	α. Μόντρεαλ 11/6
α. Μουτσούρε 6/6.....	α. Μουτσούρε 6/6
α. Κοπεγχάγη 21/5.....	α. Κοπεγχάγη 21/5
πρ. «Royal Sapphire».....	πρ. «Royal Sapphire»
α. Νιούκαστλ 27/5.....	α. Νιούκαστλ 27/5
α. Π. Νουάρ 30/4.....	α. Π. Νουάρ 30/4
στή Σιγκαπούρη 14/6.....	στή Σιγκαπούρη 14/6
μετ. «Πασιφικ Μπρίτζ».....	μετ. «Πασιφικ Μπρίτζ»
στή Τσάνα 11/6.....	στή Τσάνα 11/6
στόν Πειραιά 11/6.....	στόν Πειραιά 11/6
ε. Σπλίτ 13/6.....	ε. Σπλίτ 13/6
α. Σαβόνα 8/6.....	α. Σαβόνα 8/6
α. Άμβούργο 5/6.....	α. Άμβούργο 5/6
α. Σάντος 10/6.....	α. Σάντος 10/6
άρχει Πειραιά.....	άρχει Πειραιά
δ. Σουέζ 14/6.....	δ. Σουέζ 14/6
α. Μομπάσσα 25/5.....	α. Μομπάσσα 25/5
δ. Κωνίπολη 12/4.....	δ. Κωνίπολη 12/4
δ. Κωνίπολη 9/6.....	δ. Κωνίπολη 9/6
ε. Πειραιά 16/6.....	ε. Πειραιά 16/6
ε. Ρίο Ιανέιρο 11/6.....	ε. Ρίο Ιανέιρο 11/6
α. Άμβούργο 18/5.....	α. Άμβούργο 18/5
ε. Χέδ Πόιντ 18/6.....	ε. Χέδ Πόιντ 18/6
άρχει Σετουμπάλ.....	άρχει Σετουμπάλ
άρχει Πειραιά.....	άρχει Πειραιά
α. Τσίμα 1/6.....	α. Τσίμα 1/6
δ. Κωνίπολη 2/6.....	δ. Κωνίπολη 2/6
δ. Γιβραλτάρ 29/5.....	δ. Γιβραλτάρ 29/5
δ. Επτάνησα 10/5.....	δ. Επτάνησα 10/5
ε. Κεμπέκ 7/6.....	ε. Κεμπέκ 7/6
α. Βαλέτα 3/6.....	α. Βαλέτα 3/6
άρχει Χαλκίδα.....	άρχει Χαλκίδα
α. Μόντρεαλ 23/5.....	α. Μόντρεαλ 23/5
α. Ροζάριο 17/5.....	α. Ροζάριο 17/5
μεσογειακές μεταφορές.....	μεσογειακές μεταφορές
α. Φλάσινγκ 4/6.....	α. Φλάσινγκ 4/6
ε. Μπανγκόκ 3/6.....	ε. Μπανγκόκ 3/6
μεσογειακές μεταφορές.....	μεσογειακές μεταφορές

ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ.....	70	8455
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ.....	65	10554
ΜΑΤΘΙΑΔΑ.....	65	7896
ΜΕΘΩΝΗ (δ).....	81	32723
ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ.....	78	15888
ΜΕΛΙΤΩΝ.....	68	10017
ΜΕΛΟ'Ι.....	68	8887
ΜΕΛΠΟ Χ.....	68	10356
ΜΕΝΕΛΑΟΣ.....	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.....	68	2298
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ).....	74	75573
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ.....	81	9969
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	14483
ΜΕΝΤΡΟΚ.....	65	8999
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	62	11940
ΜΕΡΑΚΑΝΗΣ.....	75	28082
ΜΕΡΜΠΑΜΠΟΥ.....	78	12598
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ).....	74	61172
ΜΕΣ. ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ).....	70	17485
ΜΕΣ. ΑΥΓΗ (δ).....	70	17486
ΜΕΣ. ΓΗ (δ).....	71	17355
ΜΕΣ. ΔΟΞΑ (δ).....	70	17485
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ).....	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ).....	80	45000
ΜΗΛΟΣ.....	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	79	10991
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ.....	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ.....	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ.....	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ.....	69	1599
ΜΙΝΙ ΛΑΠ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ.....	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ.....	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν.....	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ.....	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΦ.....	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ.....	72	1582
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ).....	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ.....	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ.....	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ.....	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ.....	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ.....	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ.....	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ.....	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ.....	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	68	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΝΑ.....	74	28082
ΜΙΧΑΝΑ Κ. (δ).....	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ.....	68	23087
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ).....	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ.....	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ.....	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ.....	70	2887
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.....	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.....	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ.....	78	16726
ΜΙΧΑΛΗΣ.....	68	36168
ΜΙΝΗΜΟΖΥΝΗ.....	73	61172
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ).....	58	8823
ΜΟΣΧΑ Δ.....	72	35506
ΜΟΥΣΑΚΗ.....	77	5509
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ.....	63	31500
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ.....	83	32129
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ.....	72	13688
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ.....	73	9859
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ.....	68	8677
ΜΠΑΡΟΥ ΤΡΑΣΤ.....	68	8677
ΜΠΑΡΡΥ.....	68	14359
ΜΠΑΤΗΣ.....	73	78373
ΜΠΕΛ ΚΟΜΕΤ.....	67	1599
ΜΠΕΤΤΥ.....	70	10495
ΜΠΙΑ.....	75	7248
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.....	73	9771
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ.....	71	13867
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ).....	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ).....	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ.....	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ.....	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ.....	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ.....	66	9085
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.....	67	8955
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ.....	69	2979
ΜΠΡΑΣΣΕΛΣ (δ).....	68	14948
ΜΠΡΗΖ.....	64	35082
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ).....	75	68831
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ.....	67	12277
ΜΥΡΣΙΝΙΔΙ.....	77	5511
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ.....	57	9345
ΜΥΡΤΟΣ.....	70	9085
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ).....	69	51705
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ.....	66	20199
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ.....	75	35581
ΝΑΕΟΣ.....	70	8825
ΝΑΕΟΣ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ.....	80	10982
ΝΑΤΑ.....	77	9359
ΝΑΤΑΛΙ Κ.....	53	3577
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ).....	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ.....	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ.....	70	18224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ.....	71	18246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ.....	78	184

ΝΕΒΕΡ ΟΝ ΣΑΝΤΕ'Υ'.....	78	33191	α. Νιούκαστλ 3/6	ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ.....	73	18640	ε. Σουζέ 13/6
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ.....	71	1997	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ.....	82	30851	α. Γκλάντστον 15/5
ΝΕΛΑ.....	86	12259	αργεί 'Ελευσίνα	ΠΑΡΑΚΟΠΗ.....	77	16380	ε. Κωστακόλλος 20/5
ΝΕΜΕΑ.....	79	10993	δ. Σουζέ 27/4	ΠΑΡΜΕΝΙΟΝ.....	73	11783	ε. Λισσαβώνα 18/6
ΝΕΜΟΣ.....	71	4981	α. Σαβάννα 11/6	ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ.....	60	8214	αργεί Πειραιά
ΝΕΝΑ.....	74	39866	α. 'Αμυδρόργο 8/6	ΠΑΡΟΣ.....	65	8883	διάλυση Πακιστάν
ΝΕΟΤΗΣ.....	71	9082	α. 'Αμβέρσα 16/6	ΠΑΡΟΣ (δ).....	73	17355	δ. 'Ελσινόρκ 3/6
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ.....	65	27980	αργεί Πειραιά	ΠΑΣΔΑΕΝΑ(δ).....	67	45127	δ. Σουζέ 17/6
ΝΕΣΤΩΡ.....	82	37000	ε. Γιοκοχάμα 15/6	ΠΑΣΙΒΕΛ.....	71	90225	ε. Πόρτ Χέντλαντ 27/5
ΝΕΣΤΩΡ.....	68	25755	στό Σάντος 22/5	ΠΑΤΜΟΣ.....	69	51897	στη Μεσσηνή
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ''.....	72	9806	δ. Γιβραλτάρ 30/5	ΠΑΤΜΟΣ.....	71	8813	δ. Π. Σαίδ 31/5
ΝΕΦΕΛΗ.....	70	14096	α. Ρουέν 15/6	ΠΑΤΡΙΟΣ.....	85	25000	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΝΗΡΕΥΣ.....	56	9942	στό 'Ελ Χάκλ (αποθήκη)	ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ.....	85	25000	α. Π. Κέμπλα 16/6
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ).....	75	44605	ε. Γένοβα 17/6	ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ).....	77	125947	αργεί Πειραιά
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ).....	78	29972	πρ. «Κοι»	ΠΕΛΛΗ.....	68	10466	
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ).....	73	18494	δ. Γιβραλτάρ 15/6	ΠΑΤΡΙΣΙΑ.....	70	14724	δ. Κων/πολη 11/6
ΝΙΚΑΙΑ.....	73	19831	α. Τσίμα 12/6	ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.....	71	16306	ε. Πειραιά 15/6
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.....	84	8163	αργεί Πειραιά	ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ).....	58	18297	ε. Πειραιά 12/6
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ.....	72	5990	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/6	ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	71	11801	α. Σάν Λορέντζο 8/6
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ.....	72	19162	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4				
ΝΙΚΟΛΑΣ.....	64	1589	μεσογειακές μεταφορές				
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ.....	75	29004	α. Λεμεσό 7/6	ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376	δ. Π. Σαίδ 14/6
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.....	89	11434	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/3	ΠΕΛΑΓΟΣ.....	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΣ Β. (δ).....	49	15980	αργεί Πειραιά	ΠΕΛΙΑΣ.....	87	1183	ε. Ριγίκα 13/6
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ).....	71	65347	αργεί 'Αλβέρσι	ΠΕΛΛΑ.....	79	10993	α. Κάλουτιμποργκ 22/3
ΝΙΚΟΣ Ι.....	60	4824	αργεί Πειραιά	ΠΕΛΛΑ.....	71	1594	α. Ριγίκα 8/6
ΝΙΜΠΑΛ.....	71	2994	αργεί Πειραιά	ΠΕΛΛΗΝΗ.....	89	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΜΡΟΝΤ.....	76	39004	α. 'Αμαγκασάκι 30/5	ΠΕΡΓΑΜΟΣ.....	72	10410	α. Μουτσούρε 13/6
ΝΙΟΒΗ (Μαλ).....	69	21427	ε. 'Ικουμε 17/5	ΠΕΡΙΚΑΝΣ.....	80	8134	αργεί Πειραιά
ΝΙΟΝΙΟ.....	89	15874	ε. Ναυδάκι 28/3	ΠΕΡΙΘΩΣ.....	88	44842	α. Παλέριο 7/6
ΝΙΤΖΑ (δ).....	71	18400	διάλυση Κίνα	ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ.....	71	9623	ε. Λέγκχορν 6/6
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ.....	83	40300	α. Φουκουγιάμα 5/6	ΠΕΤΡΑ.....	76	23149	ε. Φορμάντα 17/6
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	54	7701	αργεί 'Αλεξάνδρεια	ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ).....	56	17212	αργεί Πειραιά
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ.....	86	25820	αργεί Στυλίδα	ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	56	2796	δ. Ντόβερ 18/6
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΩΝΕΣ.....	84	36300	α. Σύνδε 5/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ).....	86	43399	ε. Γιένμπο 15/6
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ.....	85	1236	μεσογειακές μεταφορές	ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ).....	57	21977	αργεί Πειραιά
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.....	70	4800	ε. Γένοβα 17/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 36 (δ).....	60	26467	ε. Πειραιά
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.....	70	4797	α. Λός Πάλας 30/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781	α. 'Αμπερσα 12/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	74	14523	α. Κόρτους Κρίστι 2/6	ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599	δ. Σουζέ 8/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ.....	77	15320	α. Ματάνζας 7/6	ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ).....	77	45755	αργεί Πειραιά
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ.....	77	15320	α. Μπρέικ 3/6	ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	77	15552	ε. Τζουμάλα 7/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ.....	77	15320	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/5	ΠΗΓΑΣΟΣ.....	66	12429	ε. Μαντράς 13/6

ΣΑΜΜΕΡ	68	4598
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι	71	7013
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5963
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8647
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΠΛ (δ.)	57	13247
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ	68	11002
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΤΣΕΤ	78	9864
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6180
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΩΝ ΠΑ'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	18993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	18402
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΩΝΙΣ	62	13714
ΣΑΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948
ΣΕΛΑΣ	63	10947
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	18273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47889
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	76	9784
ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'ΙΝΤ	71	9810
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΗΣΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	18704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΣ	76	11886
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑ'ΙΥ	69	9305
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	80	10631
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10683
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'ΙΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΝΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534
ΣΟΝΙΝΤ	68	11659
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΥΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (δ.)	61	20433
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	85	42810
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΟΣ	85	33300
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878
ΣΤΑΜΥ	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ Ι.	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΠΛΕΤ	77	9881
ΣΤΑΣΙΑ	70	18644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ.)	85	30490
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΟΡΚ	70	15302

ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μπορντ 8/6	
ε. Ρεσίφ 16/5	
α. Λας Πάμας 29/5	
ε. Λεμεσό 18/6	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
ἀργεί Πειραιά	
διάλυση Μπαγκλαντές	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κάλουκτοποργκ 20/5	
ε. Βιτόρια 3/6	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τσίμπα 22/5	
δ. Παναμά 30/5	
ε. Μομπάσα 12/6	
α. Χιρσίμα 28/4	
δ. Παναμά 9/6	
α. Ντόρμπαν 25/3	
α. Ούμεα 31/5	
δ. Κων/πολη 7/6	
δ. Ντόβερ 24/5	
α. Λά Παλις 5/6	
δ. Κων/πολη 4/6	
α. Μπ. 'Αίρες 7/6	
α. Μουτσούρε 17/6	
ἀργεί Ρίο 'Ιανέιρο	
ἀργεί Σετούμπάλ	
ἀργεί Λομπό	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τέμα 31/5	
επωλήθη 'Αλλοδαπούς	
α. Χοντίντα 19/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ντόρντρεχτ 22/5	
α. Π. Σαϊδ 12/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μπ. 'Αίρες 29/5	
α. Μπαχραϊν 12/5	
ε. Μπαγκλάντ 30/5	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 9/5	
ε. Κάρατσι 13/6	
ε. Π. Χάρκωρτ 3/6	
α. Λάγος 11/5	
ε. Γουάλλα 12/6	
ε. Λάγος 9/4	
α. Ροζάριο 17/5	
α. Γιοκοχάμα 5/6	
ε. 'Αμβέρσα 19/6	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Ούμ Σαϊδ 13/6	
ε. Λάγος 30/5	
α. 'Αδελαΐδα 18/6	
α. Τίς 15/6	
ε. Σπέζια 17/6	
α. Γιβραλτάρ 13/5	
α. Καλκούτα 12/6	
ε. Λάγος 22/5	
δ. Σκάω 24/5	
δ. Π. Σαϊδ 13/6	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Καλκούτα 7/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. 'Οράκα 8/6	
α. 'Ικόνιο 8/6	
υπό ναυπήγηση Αίοι	
α. Σάντος	
ἀργεί Χαλκίδα	
στη Μομπάσα	
δ. Π. Σαϊδ 28/5	
ε. Σουέμα 23/5	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Γαλαξειδί	
στην Πύλο 7/6	
ἀργεί 'Εμδεν	
διάλυση Πακιστάν	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
α. Κόρπους Κρίστι 10/6	
πρ. «Santa Sofia»	
δ. Γιβραλτάρ 16/6	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Μέθουλ Ρόαντς 14/6	
α. Βανκούβερ 8/6	
δ. Γιβραλτάρ 10/6	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ε. Νουέβα Παλμίρα 10/6	
ἀργεί Πειραιά	
όψωσε λιβεριανή	
δ. 'Επτάνησα 28/5	
α. Βενετία 14/6	
δ. Ντόβερ 29/5	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Λευκάδα	
ε. Χοκάτα 6/6	
α. Σιγκαπούρη 12/6	
α. Νήσο Χριστούγεννων 8/6	
α. Χαμίνα 4/6	
α. 'Ακαγιούτλα 21/5	
α. Μπ. 'Αίρες 13/6	
ε. Τακοράντι 8/6	
στο 'Ουμν 15/5	
ε. Ρουέν 3/6	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μπαλδο 31/5	
α. Ρόττερνταμ 15/6	
στο Σουέζ	
δ. Παναμά 14/6	
δ. Παναμά 8/6	

ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	69	2997
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μ.)	72	70507
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΥΡΟΣ	64	5237
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260
ΤΑΚΗΣ Η.	57	8508
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	76	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369
ΤΑΣΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	62	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ (δ.)	75	14785
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17648
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081
ΤΖΑΣΜΙΝ	71	22160
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΕΜΙΝΙ	66	5450
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	16278
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
ΤΖΩΝΗ	65	19750
ΤΖΩΝΝΥ	76	9887
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΠΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΛΑΣ	85	28000
ΤΟ ΠΡΟΤΟ	72	9824
ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μ.)	69	41678
ΤΟΥΑΡΕΓΚ	74	13639
ΤΟΥΡΚΙΑ	58	4301
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΙΝΤΕΝΤΕΝΣ (δ.)	67	58527
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	66	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΒΕΛΣ	74	11644
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	62	25717
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048
ΤΡΟ'Ι'ΝΤ ΕΝΜΠΕΛΣ	60	9255
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	74	11644
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9266
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΕ	70	11489
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	58	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΥ ΑΡΡΟΥ	68	10046
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ I.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ II.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ III.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22600
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48882
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730

δ. Κων/πολη 18/5
ἀργεί Γκουαγιακούλ
ε. Ν. 'Ορλεάνη 31/5
μεσογειακές μεταφορές
Διάλυση Ταϊβάν
α. Χοσέ 'Ιγκάσιο 31/5
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/6
Διάλυση Πακιστάν
ἀργεί Γαλαξειδί
ἀργεί 'Ιθακη

ε. Μοντεβιδέο 13/6
επωλήθη διάλυση
ἀργεί Πειραιά
δ. Ντόβερ 15/5
ε. Μπαχραϊν 15/6
μεσογειακές μεταφορές
α. Π. ορ. Σπαϊν 4/6
μεσογειακές μεταφορές
δ. Σκάω 5/5
δ. Παναμά 22/5
α. Χέυ Πόιντ 1/6
δ. Κων/πολη 1/6
στη Βόννη 20/5
ε. Νητρούιτ 18/6
δ. Κων/πολη 3/6
ε. Χαλίφαζ 12/6
α. Τζέντα 23/5
α. Τζέντα 6/6
ε. Σάν Φρανσίσκο 17/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/6
ἀργεί 'Αστακό
ε. Φιλαδέλφια 8/6
α. Πόρτ Χάρκωρτ 4/6
ε. Ρίο Γκράντε 31/5
ε. Ρεσίφ 27/5

α. Λά Γκουλέτ 12/6
δ. Σουέζ 28/5
δ. Κων/πολη 1/6
α. Λεμεσό 12/6
α. Τόουνσβιλ 20/5
ε. 'Αμβέρσα 18/6
ε. Σιγκαπούρη 31/5
ε. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 13/6
ἀργεί Μανφεντίνια
δ. Π. Σαϊδ 4/6
δ. Ντόβερ 7/6
α. Κουσιουσίνγκ 24/5
ἀργεί 'Ελευσίνα
ε. Μουτσούρε 1/6
α. Τίς 23/5
ἀργεί Χαλκίδα
ἀργεί Πειραιά
α. 'Ιμμινγκχαμ 15/6
ἀργεί Πειραιά
α. Γιβραλτάρ 13/6
α. Γιβραλτάρ 11/6
α. Πειραιά 17/6
δ. Σουέζ 9/6
ε. Κίνγκστον 11/6
ε. Γκίλωνγκ 8/6
δ. Κων/πολη 8/6
διάλυση Ταϊβάν
επωλήθη 'Απω 'Ανατολή
ἀργεί Πειραιά
διάλυση Μπαγκλαντές
α. Καζαμπλάνκα 31/5
ἀργεί Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 9/6
α. Ν. 'Υόρκη 24/5
α. Χάμπτον 10/6
α. Μαντζανίλο 29/5
δ. Κων/πολη 11/6
ἀργεί Πειραιά
α. Νουακτσότ 30/5
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη
ε. Πειραιά 2/6
α. Φουτζέιρα 19/5
δ. 'Ελσινόρκ 10/6
δ. Κων/πολη 3/6

α. Ρουέν 12/6
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/6
ε. Ροζάριο 11/6
α. Θεσσαλονίκη 12/6
ἀργεί Πειραιά
ε. Ν. 'Υόρκη 11/6
α. 'Αμπού Ντάμπι 28/5
ἀργεί Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 14/6
ε. Λάγος 8/6
δ. Σουέζ 12/6
ἀργεί Πειραιά
α. Πόρτ Λιμόν 30/5
α. Ντάρμπαν 12/6
α. Κίγκστον 30/5
ἀργεί Χαλκίδα
α. Βίλλα Κοντιστιτούσιον 6/6
α. Ν. 'Υόρκη 14/6
στη Φουτζέιρα
α. Φλάσινγκ 25/5
ε. Λας Πάλμας 8/6
δ. Π. Σαϊδ 15/6
α. Μελβούρνη 31/5
α. Γιοκαζί 20/5
ε. Μουτσούρε 15/6
ε. 'Υμουίντεν 12/6
α. Γιοκσοούκα 18/6
ε. Χάλιφαζ 30/5
α. Φρήπορτ 10/6
α. Καζαμπλάνκα 10/6
ε. 'Αμβόργκο 18/6

ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24814
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΙΦΘ ΑΒΕΝΙΟΥ	70	11041
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'ΙΕΡ	58	13408
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΞ	69	11489
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'ΙΣ	63	18141
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΛ	70	10191
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'ΙΝΤ	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192
ΦΟΡΤΟΥΝΑ I	66	1444
ΦΟΡΤΟΥΝΕ	84	19582
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9484
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	78	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9639
ΦΡΗΝΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.)	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΩ	70	18328
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11189

δ. Παναμά 23/5	
α. Ν. Όρλεάνη 30/5	
έπωλήθη Άλλοδαπούς	
δ. Κων/πολη 23/5	
δ. Παναμά 30/5	
ε. Λαύριο 28/4	
ε. Βόλο 24/4	
α. Πόρτ Σάϊδ 22/5	
άρχει Πειραιά	
ε. Ρουέν 11/6	
α. Φλαδέλφεια 11/6	
α. Ρουέν 28/4	
α. Πειραιά 8/6	
δ. Γιβραλτάρ 7/6	
α. Ζινγκάνγκ 17/5	
α. Ν. Όρλεάνη 8/6	
α. Λός Άντζελες 26/5	
α. Άμβέρσα 18/6	
α. Τζέντα 24/5	
ε. Ν. Υόρκη 2/6	
άρχει Χαλκίδα	
α. Γκλάντσον 7/6	
στό Χώρ Φακάν 1/4	
δ. Παναμά 30/5	
στό Χώρ αλ Ζουμαρ	
α. Μοντεβίδεο 2/6	
έπωλήθη Διάλυση	
δ. Γιβραλτάρ 28/5	
α. Ρίο Άνέιρο 28/5	
α. Μπαρμπάντος 10/6	
α. Πενσάκολα 24/5	
α. Ν. Όρλεάνη 11/6	
μετ. «Reefer Progress» (κ.)	
μεταφορές Περισκοί	
α. Μπιλμπάο 29/5	
μετον. «Άφρός» (Έλλ.)	
δ. Σουέζ 11/6	
δ. Π. Σάϊδ 5/6	
ε. Ρεσίφ 6/6	

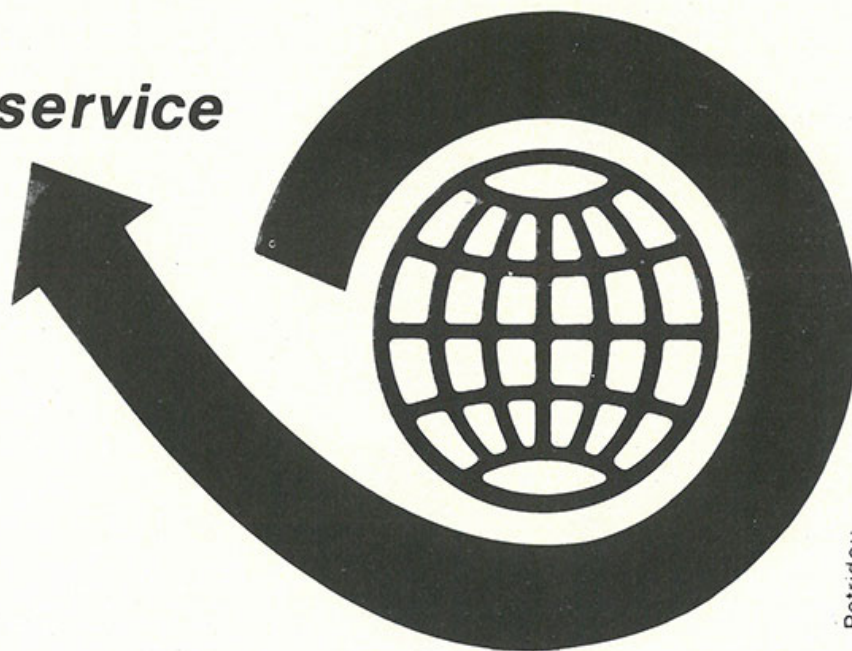
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	78	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	18149
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12483
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39386
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594
ΧΙΩΝ	75	18421
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	18935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	81	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΗ	85	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717
ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021

δ. Κων/πολη 1/6	
πρώην «ΗΑΜΝΟ»	
α. Άμβούργο 4/6	
δ. Σκώω 8/6	
α. Σιγκαπούρη 13/6	
άρχει Πειραιά	
ε. Πράια Μόλε 3/6	
ε. Καλκούτα 29/5	
α. Βάβρις Μπαϊ 29/5	
έπισκευές Χαλκίδα	
δ. Π. Σάϊδ 25/5	
ε. Σιμπεκί 4/6	
έπισκευές Χαλκίδα	
α. Ν. Όρλεάνη 8/6	
ε. Χαλκίδα 10/3	
α. Βισακαπατνάμ 18/6	
α. Ρίο Άνέιρο 5/6	
άρχει Άμβέρσα	
ε. Πειραιά 20/5	
ε. Βρέστη 18/6	
α. Άμβέρσα 17/6	
ε. Πειραιά 17/6	
α. Λός Άντζελες 8/6	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Κόρπους Κρίστι 7/6	
άρχει Πειραιά	
α. Βαλλέτα 14/6	
α. Σαβόνα 18/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ράς Τανούρα 10/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πειραιά 15/5	
ε. Μπ. Άϊρες 28/5	
δ. Παναμά 12/6	
στό Σάντος 14/6	
άρχει Χαλκίδα	
μετ. «Λέρος Τσάλλεντζερ» (Μ.)	

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.)	83	21813
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 ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14871
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΩΗ (κ.)	82	11988
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18510
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1718
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΕΪ'ΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΙΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΙΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	87	28846
ΑΪ'ΚΟΝ*	71	27958
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΝΤΥ (π.)	71	15487
ΑΪ'ΛΑΝΤΕΡ (ΜΑΛ.)	66	9135
ΑΪ'ΝΤΗΛ (ΜΑΛΤ)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΛΕΥ (π.)	69	15850
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	80930

ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΤΣΟ'Υ	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	68	25133
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΒΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126821
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	8042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	85	18389
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	85	29198
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9677
ΑΛΚΜΑΝ*	66	27985
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	8054
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'ΤΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19887
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	87	48344
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54810
ΑΜΠΕΡ (κ.)	82	10344
ΑΜΠΥ (π.)	85	12498
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΟΣ Α'Τ'ΛΑΝΤ	67	21457
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129798
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (δ.)	73	9890
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4817
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	66	16451
ΑΝΚΟ (κ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088

α. Ρεσίφ 20/5		
α. Ρόττενταμ 29/5		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Αύγουστα 1/8		
άρχει Πειραιά		
δ. Σουέζ 20/3		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/8		
δ. Κων/πολη 18/5		
ε. Παρανάγουα 28/5		
α. Βενετία 4/5		
μεσογειακές μεταφορές		
πρ. «Asia Success»		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/4		
α. Ναγκόγια 24/5		
δ. Π. Σαίθ 30/5		
δ. Γιβραλτάρ 21/5		
α. Μπαχραίν 30/5		
δ. Σουέζ 25/5		
ε. Κόμπε 31/5		
α. Μπιζέρτα 29/5		
δ. Ντόβερ 25/5		
ε. Σουέζ 3/6		
α. Ν. 'Υόρκη 3/6		
ε. Γένοβα 31/5		
α. Βρέμν 21/5		
ὕψωσε ελληνική		
ε. Βαλέντσια 2/6		
άρχει Πειραιά		
δ. Σουέζ 12/5		
άρχει Πειραιά		
στο Χάρ αλ Σουμπαίρ		
ε. Κακινάδα 19/4		
α. Κουβέιτ 10/5		
ἐπισκευές Πειραιά		
ε. Σάουθεντ 'Αννορατζ 26/5		
α. Λός 'Αντζελες 22/5		
α. Μπάχια Μπλάνκα 18/5		
ε. Βολταραίο 31/5		
ε. Σάν Χουάν 28/5		
ε. Σινγκάπορ 13/5		
στο Ταμπίκο 6/6		
δ. 'Επτάνησα 17/5		
ε. Ταγγέρη 1/5		
α. Τενερίφ 2/5		

δ. Ντόβερ 15/5		
α. Κολομπίνα 25/5		
α. Σάν Λορένζο 30/5		
ε. Πράια Μόλε 25/5		
α. Ροζάριο 2/5		
α. Βενετία 27/5		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/5		
α. Σιγκαπούρη 18/5		
δ. Σουέζ 2/6		
α. Π. 'Αρβόρου 23/5		
α. Μπουένος 'Αίρες 11/5		
δ. Κων/πολη 4/5		
α. Κασαμπλάνκα 31/5		
α. Πειραιά 26/5		
άρχει Μπουένος Μπαίρ		
δ. Γιβραλτάρ 15/5		
ε. Ρουέν 20/5		
δ. Σουέζ 21/5		
στις Μπαρμάνος		
πρ. «Calatrava»		
α. Νικόσοα 24/5		
δ. Π. Σαίθ 28/5		
στο Τζουμπάι (ἀποθήκη)		
άρχει Χώκεσαντ		
στο Τουτικρόν 20/5		
άρχει Πειραιά		
ε. Κων/πολη 22/5		
στον Πειραιά		
α. Τζέντα 5/4		
α. 'Ικτσών 1/3		
α. Βαλέντσια 1/6		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 26/5		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 17/5		
α. Γιοκοχάμα 31/5		
α. Ν. Ζηλανδία 30/5		
άρχει Πειραιά		
α. Γιούροπορτ 18/5		
άρχει Καράτσι		
άρχει Πειραιά		
α. Χάμπτον 20/5		
πρ. «Koheloke»		
ε. Γάνδη 30/5		
ε. 'Επτάνησα 21/4		
ε. Γιοκοχάμα 29/5		
ε. Μαντρίχ 22/4		
α. Φρημάντ 23/5		
α. Γκρεσίλ 29/4		
α. Λός 'Αντζελες 19/5		
άρχει Πειραιά		
α. Πειραιά 29/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Φιλαδέλφεια 5/5		
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/5		
ὕψωσε σημαία 'Ονδούρας		
ε. Ρόδο 13/5		
στο Σάφι		

ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (ΜΑΛ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11408
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΖΕΑΔΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	11408
ΑΝΤΖΕΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΣΕΪ'ΝΤΙΑ (π.)	70	10888
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	70	15898
ΑΝΤΕΜΠΕΡΙΝΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21184
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΑΔΗΝ (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
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΣΙΟΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α'Ι'Λ'Ν*	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΗ (π.)	76	16366
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154

ΒΑ'Ι'ΣΡΟ'Ι (κ.)	65	21374
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16823
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
ΒΕΡΑ *	65	24314
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19854
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΥΛΑΚΑΝΟΥΣ (λιβ.)	64	15716

ΓΑΛΑΤΕΙΑ*	56	9537
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006
ΓΕΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΝΙΟΝ No. 1 (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	72	14315
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	15773
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤ'Ι'ΝΤ	85	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΑΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤΣΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΕ'Ι' (π.)	65	21281
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ π.	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ (μ.π.)	67	38764
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΣΚΩΗ (Φ.Λ.)	68	8915
ΓΟΥΑΪ'Ζ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9087
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤ'ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤ'ΦΛΟΥΥ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΟΥΤΙΑΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28266
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΞΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347

α. Λός Πάλμας 19/5		
δ. Σουέζ 2/5		
άρχει Χαλκίδα		
ε. Ροζάριο 23/6		
α. Βανκούβερ 15/5		
ε. Τομασσίνα 20/4		
δ. Σουέζ 21/5		
α. Δακάρ 20/5		
δ. Γιβραλτάρ 9/3		
ε. Χόγκ Κόγκ 24/5		
δ. Π. Σαίθ 29/5		
ὕψωσε ελληνική		
α. Σάν Φραντσκο 30/4		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Κων/πολη 26/5		
ε. Χιουσόν 24/5		
α. Λά Γουλέτ 30/5		
άρχει Χαλκίδα		
ε. Χάβρη 31/5		
δ. Μπρανομπάτελ 28/5		
δ. Σουέζ 12/3		

άρχει Μπουένος Μπαίρ		
δ. Κων/πολη 26/5		
ἐπαλήθευ		
άρχει Πειραιά		
ὕψωσε ελληνική		
άρχει Πειραιά		
α. Ντόρντρεχ 4/6		
δ. Γιβραλτάρ 30/3		
δ. Μπρανομπάτελ 26/5		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 22/5		
άρχει Πειραιά		
ε. Κέιπ Τάουν 2/6		
ε. Πόρτο Βέσμε 31/5		
άρχει Πειραιά		
ε. Ντουμπάι 10/5		
α. Λός Πάλμας 22/5		
ε. Μακατλάν 5/5		
α. Ρίο Γκράντε 22/5		
δ. Π. Σαίθ 29/5		

άργει Πειραιά
 δ. Σουέζ 22/5
 ε. Τεργέστη 31/5
 μεσογειακές μεταφορές
 άργει Πειραιά
 στη Μοριάδα (άποθήκη)
 δ. Γιβραλτάρ 12/5
 α. Κεμπέκ 30/5
 α. Κοπέρ 21/5
 α. Έιλάντ 23/5
 α. Λεμεσό 17/5
 α. Σγκαπούρη 24/4
 ε. Πειραιά 3/5
 ε. Φουτζέιρα 24/4
 α. Φουτζέιρα 3/8
 δ. Κωνίπολη 2/5
 άργει Πειραιά
 ε. Σόρεχαμ 4/8
 στην Καζαμπλάνκα
 α. Μπρέιξ 4/8
 α. Ματάνζας 19/5
 α. Σαβόνα 22/5
 α. Μπ. Άιρες 26/4
 στο Μπαντάρ Άμπας
 α. Γκντάνσκ 8/5
 ε. Μόκχα 19/5
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Δουνεκέρχη 29/5
 α. Άλγκεκίρας 18/5
 στο Άσσόμ 7/5
 α. Μανίλα 18/5
 άργει Πειραιά
 α. Κοτονού 23/5
 στο Ρό 'Ιανέιρο 21/8
 δ. Γιβραλτάρ 25/5
 α. Σγκαπούρη 10/5
 α. Μπολάο Τέρμιναλ 2/5
 α. Χάουιν Πόιντ 17/5
 α. Σάντος 1/8
 α. Λισαβώνα 18/4
 α. Ρότερνταμ 22/5

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ)	70	58798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ)	71	58800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ(η)*	57	9158
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ)	78	128261
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ)	79	128260
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	68	39042
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (η)	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ)	80	6235
ΔΑΖΑΚΙ	72	14334
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.η)*	71	17805
ΔΕΛΦΙΝΙ	71	9564
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ (κ)	77	6597
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Δ)	63	10523
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΙΜΟΥ (κ)	67	10794
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. (Μ)	66	6845
ΔΟΚΤΩΡ Δ. Κ. ΜΥ. (μ)*	68	50999
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΟΥΤΟ	68	35191

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10825
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	85	1442
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	87	23552
ΕΙΛΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΕΙΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	1934
ΕΙΛΕΝΗ Π. (μ.π.)*	72	94699
ΕΙΛΕΥΘΕΡΙΑ (κ.)	71	57829
ΕΙΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	78	11804
ΕΙΛΕΥΘΕΡΙΑ Μ.(δ)*	65	38279
ΕΙΛΕΥΣΙΣ (Μολ.)	65	9694
ΕΙΛΑΙΝΑ (κ.)*	67	24786
ΕΙΛΑΞΕΠ. ΒΑΛΟΡ (π.)	84	22200
ΕΙΛΑΞΕΠ. ΒΑΓΚΑΡΝΤ (π.)	84	22135
ΕΙΛΑΞΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)*	87	47344
ΕΙΛΑΞΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΡΑ'Α'Ζ (δ.)	78	150518
ΕΙΛΑΞΠΟΝΤ ΚΟΝΚΟΥΣΤ.	77	22893
ΕΙΛΑΞΠ. ΣΠΑΕΝΤΟΡ (δ.)*	75	60491
ΕΙΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113
ΕΙΛΜΠΕΛΑ III (Μόλτ.)	69	12102
ΕΙΛΠΙΔΑ (π.)	71	6186
ΕΙΝΑΜΕΛΑ (κ.)*	60	5513
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044
ΕΞΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	71	4995
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΥΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498
ΕΥΔΩΡΗ (δ.)*	64	35410
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)*	69	8678
ΕΥΡΙΔΙΚΗ (π.)	89	10900
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21380
ΕΦΥΡΑ (δ.)*	85	35408

ZAPA (λ.)	77	16366
ZENIΘ (M.)	66	11087
ZEYΣ I (π.)	60	17447
ZEΦYΠ (δ.κ.)	68	48058
ZEΦYPOΣ II	77	18838
ZHMΠA (κ.)	68	31063
HΒH.	79	16379
HPA *	79	16390
HPAIA (κ.)	67	8799
HPAKΛHΣ (π.)	57	2875
HPAKΛHΣ (λIδ)*	53	5891

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ.....	76	37850
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*.....	78	11003
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.).....	ζβ5	37431
ΘΑΡΡΟΣ (Π.).....	63	3293
ΘΑΣΟΣ (δ.) Σιγκ.....	74	51501
ΘΕΑΝΩ (Κ).....	69	10850

ΙΜΑ*	68	27969
ΙΝΔΙΑΝΑ (Λιβ.)	77	11280
ΙΩΝΙΑ (Κ.)	69	10524
ΙΟΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡ (Μαλ)*	54	7528
ΙΟΝΙΑΝ ΚΛΟΡΥ (Μαλ)*	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΚΡΕΙ'ΙΣ (Μαλ)*	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΠ (Μαλ)*	58	3834
ΙΟΝΙΑΝ ΠΤΕΣΙΝΥ (Μαλ)*	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΙΝΣΕΣ (η)*	61	8999
ΙΟΝΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Μαλ)*	52	3840
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*	58	3993
ΙΟΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (Μαλ)*	52	4039
ΙΟΣ Ι (η)	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (η)*	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)*	52	1575
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΥΟ (κ.)	68	9633

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ.....	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (ΛΙΒ)*.....	59	5051
ΚΑΘΥ (κ.).....	66	11533
ΚΑΛΑΝΙ'ΥΑ (Κεϋλ.).....	65	11841
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.).....	70	18628
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (λ.).....	83	17066
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.).....	69	9731
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.).....	69	4229
ΚΑΛΛΙΦΗΜΟΣ.....	69	4267
ΚΑΛΥΝ (κ.).....	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ.....	77	36112
ΚΑΠΑΛ (κ.).....	55	1599

α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/5
ε. Μπορντώ 27/5
α. Σαλβαντόρ 19/4
α. Αλβέρσα 31/5
α. Γουμπάρσο 18/4 *
διάλυση 'ινδία *
ἀργεὶ Πειραιᾶ
ἀργεὶ Πειραιᾶ
πρ. «Δοποναιία»
ἀργεὶ Χαλκίδας
ε. Τζακάρτα 18/5
στό Τζέμπελ 'Άλι
α. Χιουσόν 24/5
ἀργεὶ Μπλαγκούστερ

Διάλυση 'Ινδία
στή Γκαζαουέτ 23/4
α. Μομπάσα 28/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/5
α. Ρίο 'Ιανέιρο 1/6
δ. Γιβραλτάρ 31/5

στον Πειραιά 29/5
 α. Πειραιά 27/4
 μεσογειάκες μεταφο
 α. Γκνάνσκ 26/5
 πρ. «Frances»
 α. Ρίο Γκράντε 12/4
 α. Ντουμπάι 27/5
 α. Γιούροπουρτ 4/6
 πρ. «Lycos»
 στη Βενετία 14/5
 δ. Παναμά 31/5
 δ. Γιβραλτάρ 24/5
 α. Ρίο Γκράντε 25/5
 α. Μπουσόν 11/5
 α. Ράς Ταούρα 29/5

ε. Μπούλλεν Μπαϊν 20
α. Πενάνγκ 22/5
πρός Ντουμάϊ 5/5
μεσογειακές μεταφορές
ε. 'Ακαγιούτλα 10/5
πρός Μαντούδι
άρχει 'Αστακό
ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/6
ε. Τζουμπιάλι 21/5
δ. Σουέζ 23/5
α. 'Αμβέρσα 1/6

α. Αύγουστα 15/5
μεσογειακές μεταφορές
ε. Κινούρα 22/5
δ. Σκάω 14/5
α. Σιτακόνγκ 2/6
α. Σαλβαντόρ 24/5
α. Σάο Σεμπασιάν 20/6
ε. Σάντος 28/5
δονέι 'Ιτέα

α. Μπ. "Αἶρες 16/4
ἐπωλήθη Διάλυση
στὴ Σαφάγκα (ἀπαθήκη)
πρ. «Σκιάθος»
α. Σιγκαπούρη 18/5
α. Ρίο "Ανέιρο 29/5
δ. Κων/πολη 2/5
δ. Κων/πολη 18/5
α. Κοτονού 17/5
δ. Σουέζ 22/5
δονεῖ Πειραιᾶ

ε. Ρίτσαρντς Μπαϊή 3/5
στή Μπάσα
α. Π. Τάλμποτ 25/5
ἀργεί 'Αγ. Δομίνικο
δ. 'Επτάνησα 10/5
α. Φρεντερίτσια 14/5

α. Παρναύγου 26/5
α. Φουτζέιρα 18/5
δ. Γκιρπατ 2/6
μεσογειακές μεταφορές
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά
δ. Σουέζ 16/5
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά
α. Ρουέν 1/3
α. Λούε "Αντζελος 27/5
α. Ρίο "Ιανέριο 25/5
μεσογειακές μεταφορές
α. Ν. "Υόκοκ 29/5.

α. Ροζάριο 29/4+
 α. Χοροστάσιμα 7/5
 προς Καράτσι 24/6
 α. Αύγουστο 12/5
 α. Χιούστον 12/4
 α. Βαλέντσια 15/5
 ε. Γκουαγιακούλ 8/5
 ε. Ν. Όρλεάνη 30/5
 δ. Σουέζ 30/5
 α. Βανκούβερ 1/6
 α. Μπέιρα 30/4

ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (η*)...	57	3820
ΚΑΡΕΤΑΝ Β (Μ.).....	68	2480
ΚΑΡΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ.....	83	1898
ΚΑΡΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ (κ*).....	88	2489
ΚΑΡΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).....	54	10905
ΚΑΡΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (η.).....	58	2968
ΚΑΡΟΔΙΣΤΡΙΑΣ (.).....	72	18286
ΚΑΡΤΑΙΝ ΑΔΕΚ (κ.).....	67	8927
ΚΑΡΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.η.).....	54	10993
ΚΑΡΤΑΙΝ Ξ ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.).....	81	18000
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ).....	80	4088
ΚΑΡΕΝ (η).....	86	18301

ΚΑΡΙΝΑ Ι (δ.π.).....	76	19016
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.).....	71	9206
ΚΑΣΤΛ. (κ.).....	72	17674
ΚΑΣΤΑ ΚΡΑΪ'ΝΤ (Μ.).....	58	2448
ΚΑΤΙΑ Κ.Π(η)*.....	57	1324
ΚΑΤΑ ΕΞΠΡΕΣ (η)*.....	62	5870
ΚΕΪ'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*.....	68	13694
ΚΕΪ'Π ΣΤΑΡ (Μ.).....	68	2468

ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.).	69	79989
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.).	68	40826
ΚΛΕΙΔΙΑ (κ.).	75	1780098
ΚΟΜΠΟΣ (π.).	67	3806
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕΙ'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΑΛ (κ.)*	48	1562
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.).	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.).	74	15994
ΚΟΥΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)*	75	18221
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)*	75	18221
ΚΟΥΡΙΟΝ (κ.).	59	20514
ΚΡΑΝΑΟΣ (π.).	59	3354
ΚΡΑΝΤΟΝ (π.).	64	2304
ΚΡΗΤΑΝ ΣΚΑΥ (π.).	68	54793

ΚΡΙΣΤΟΜΑΛ (κ.)*	42	3129
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (δ.)	69	12087
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ ΣΤΑΡ (Μ.)	66	3168
ΚΥΘΟΣ (Μπαχ.)	73	15382
ΚΥΡΟΣ (δ.κ.)	74	122814
ΚΥΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	65	10586
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (π.)	67	26493
ΚΥΡΑΠΟΠΗ (δ.)	64	12687
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ- ΖΟΣ (δ.)	67	15066

ΖΟΥΣ (Κ.).	67	11056
ΛΑΕΡΤΗΣ (ΜΩΛΤ.).	58	6140
ΛΑΙΔΗΛΛΑΐ'Κ (Π.).	71	13166
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (Κ).	68	1428
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΦ (Δ.).*	53	11230
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (Π.).	58	1590
ΛΑΚΩΝΙΑ ΙΙ (Δ.Κ.).	69	12000

ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΕΞΙ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993
ΛΑΤΙΝΙ (μ.)	68	28481
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΝΑ*	68	22449
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ.	67	28648
ΛΗΤΩ II (η)*	72	8106
ΛΙΑ (π.)	65	15887
ΛΙΛΙΑΝ (η)	84	16323
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ)*	68	1599
ΛΟ'Υ ΛΑΤΥ (κ.)	71	22523
ΛΟΥΝΑΣ (κ.)	69	93547
ΛΥΚΑΘΝΕΣ (ΜΩΔ.)	(2)	11229

ΜΑΔΕΡ (κ.)	86	43982
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	89	18840
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	89	8084
ΜΑΦΟΡΟΣΤ	89	8084
ΜΑΛΟΥΥ	70	15579
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (η)	70	9101
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36834
ΜΑΡΕΛ (κ)	89	9853
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	89	37614
ΜΑΡΙΑ Ν.Κ. (μ)	84	3947

ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)*	85	13512
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)*	80	13339
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)*	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΔΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ (Μ.)	89	8773
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	89	9072
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)*	81	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336

MATPEXOPH (δ.)	72	71491
MAYPTIΣA (κ.)	71	18623
MEAOYΣA (δ.)	78	172147
MEANTY	69	6200
MEATEMI (δ.)	76	24412
MENT PE'I'NTEP (κ.)	58	3903
MENT XEPON (δ.)	77	80655
MEZIKAN ZH (ΦA.)	87	21141
MEPKATOP (π.)	73	17838
MERKIOYF (π.)	70	10490
MERYAANT	70	15218
MERYPAANT (n.δ.)	66	71357
MERRY MENT	75	3632

ἀργεῖ Π. οφ Σπαῖν
πρ. «Καπετάν Γιάννη»
ἀργεῖ Πειραιά
α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 17/5
ἀργεῖ Πειραιά
ε. Ἀσάμπ 30/5
ε. Π. Κέλανγκ 24/5
α. Ρουέν 8/5
στὴ Βιόλα Μακάε (ἀποθῆκη) ·
α. Ἄλ Ρουαίς 3/6
μεσογειακὲς μεταφορές
δ. Σουέζ 30/4

α. Ούλσάν 18/5
α. Μασσάουα 31/5
α. Πειραιά 7/5
στο Μαπούτο
άρχει Σαουδική Άραβια
άρχει Πειραιά
ε. Φρητάνουν 3/6
πρ. «Καπετάν Κωστής»
δ. Ντόβερ 25/5
στη Κοτούμπνια 3/6
πρ. «Landwood»
ανάμενει Όμιλ
α. Ν. Όρλεάν 25/5

δ. Γιβραλτάρ 8/6
δ. Κωνσταντινούπολη 7/6
μεσογειακές μεταφορές
ἀργεί Πειραιά
α. Παύλου Χαμπου 10/5
α. Βανγκαρέ 12/6
α. Λύττελτον 14/6
α. Κολόμπο 11/6
ε. Κούβα 29/5
α. 'Ακαγιούτλα 20/5
ε. 'Επτάνησα 9/6
ε. Ρίτσωνας Μπαινί 28/5
μεσογειακές μεταφορές
στο Ντάρμπαν 28/5
α. Φούνες 29/5
α. Κπέμε 11/6
ε. Αλεσσάνδρη 'Αλλοδαπούς
ε. Αλεσσάνδρη 'Αλλοδαπούς
μεταφορές Περσικού
ἀργεί 'Ελευσίνα
ε. Πειραιά 31/5
δ. Σουζέ 1/6

άρχει Πειραιά
 α. Νητρούτι 14/8
 μεσογειακές μεταφορές
 άρχει Πειραιά
 α. Παραμαρίμπο 20/5
 α. Άμβέρσα 18/8
 ε. Ρότερνταμ 17/6
 δ. Σουζέ 24/5
 α. Μαντράς 14/8
 ε. Δεμενράρα 12/8
 α. Παριανάγου 30/5
 α. Σιγκαπούρη 9/8
 α. Κορώ Μπαϊή 7/8
 δ. Σουζέ 18/5
 μεταφορές Ίνδονησίας
 α. «Πήλασος Ι»
 διδύλωση Φορμόζα
 ε. Φός 18/8
 α. Γούνια 20/5
 α. Τορρέγιεμπο 29/5
 άρχει Πειραιά
 α. Ντάρμπαν 17/8
 πτό Ρας αλ Χάιμα 4/8
 α. Ντάρμπαν 13/8

α. Γιούροπουρτ 9/5
α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/6
πρ. «Julia»
πρ. «Αριέττα»
α. 'Αμβέρσα 29/5
ε. Κουβέιτ 30/5
α. Λάγος 4/6
ε. Μοντεβίδεο 13/6
δ. Παναμά 6/6
πρ. «Emma Oldendorff»
στό Τούεβαν
δ. Κων/πολη 8/6
αργεί Πειραιά
α. Νάρβικ 14/6
ε. 'Αμβέρσα 18/6
αργεί Πειραιά
ε. Τέμα 13/6
α. Σουζέ 10/6
α. Λός 'Αντζελες 14/6
ε. 'Ελ 'Αγκμάι 'Αϊλαντ 10/6
αργεί Πειραιά
πρ. «San Benito»
ε. Κων/πολη 8/6
α. Μπονέρ 6/6
πρ. «Constellation II»
α. Τζέντα 5/4
α. Μπαρτανγκούλα 29/5
α. Τζάκσονβιλ 30/5
αργεί Κουβέιτ
ε. Φιλανδελφεία 12/6
α. Λός Πάλμας 16/6
α. Λεμεσό 4/6
α. Κάγλιανι 5/6
ε. Σάδς 8/5
στό Μπόνυ (άποθήκη)

ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	68	10715
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	68	2983
ΜΙΑ*	80	15552
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000
ΜΙΛΛΥ (κ.)	76	21372
ΜΙΜΗ Μ. (Μδλ.)	69	13525
ΜΙΝΑ (κ.)	87	11870
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)*	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΥΦ	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΟΥΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953
ΜΑΟΥΝΑ (π.)*	77	3227
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)*	68	13706
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1480
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520
ΜΠΛΟΥΜΠΕΡΝΤ	68	10398
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	84	16073
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	58273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31881
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38803
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)*	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΠΟΥΝ (κ.)	73	8364
ΝΕΠΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΚ (κ.)	69	7827
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)*	62	6171
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35587
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)*	61	6123
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	52	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	58	2163
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9206
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	34000
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (κ.)	66	22280
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.π.)	59	12463
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22280
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ*	80	16200
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΒΕΡΣΙΑΡΓΚΟΝΩΤ (Βρ.Δ.)	75	69222
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)*	83	11120
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095

α. Τζέντα 8/6	
α. Πειραιά 11/12	
δ. Σουέζ 14/6	
α. Βιτόρια 21/5	
πρ. «Είραμα»	
δ. Ντόβερ 9/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 6/6	
δ. Μπρανσμπάτελ 4/6	
ε. Μπαντόρ Σαχίντ Ρεζάϊ 20/5	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 31/5	
α. άργει Ν. 'Ορλεάνη	
α. Χιούστον 29/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/5	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/6	
άργει Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/6	
άργει Ν. 'Ορλεάνη	
α. Βαλτιμόρη 7/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/6	
άργει Ν. 'Ορλεάνη	
α. Βαλτιμόρη 12/6	
άργει Ν. 'Ορλεάνη	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/6	
α. Σεβίλλη 7/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/6	
άργει Ν. 'Ορλεάνη *	

άργει Ν. 'Ορλεάνη *	
πρ. «Florehce»	
α. Αύγουστα 17/5	
δ. Παναμά 11/6	
δ. Ντόβερ 28/5	
ε. Λέγκορν 14/6	
α. Σαγκάη 25/5	
α. Ρουέν 18/5	
άργει Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 30/4	
α. Πόρτ 'Αρθουρ 12/6	
στό Μονακό 12/6	
στη Νιγηρία	
α. Λάς Πάμας 20/5	
α. Σιγκαπούρη 12/6	
ε. Γιούροπουρτ 15/6	
άργει Πειραιά	
στό Μπουσιρ	
πρ. «Lord Strathcona»	
ε. Μανζανίλο 11/5	
δ. Γιβραλτάρ 17/6	
δ. Π. Σαϊδ 18/6	
α. Φουτζέιρα 8/6	

α. Τάμπα 11/6	
α. Σιγκαπούρη 26/5	
ε. Μουμπά 12/6	
δ. Σουέζ 28/4	
ε. Κόρπουκ Κρίστι 13/6	
α. Λισαβόνα 18/6	
α. Κολόμπο 21/5	
μεσογειακές μεταφορές	
μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.	
ε. Π. Καμπέλο 7/6	
α. Λάς Πάμας 9/6	
α. Καράτσι 14/6	
δ. 'Ελσινόρη 10/6	
άργει Πειραιά	
α. Ντουμπάϊ 11/6	
ε. Τουλών 18/5	
ε. Δουνκέρκη 14/5	
α. Καζαμπλάνκα 12/6	
α. Δακάρ 5/6	
μετ. «Αιμινιά» (κ.)	
σπν Καλκούτα	
α. Κεμπέκ 7/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Π. Σαϊδ 12/6	
άργει Πειραιά	
α. Ν. 'Υόρκη 22/5	
άργει Χαλκίδα	
α. Σχζέσιν 22/4	
δ. Σουέζ 18/4	
ε. Καράτσι 15/6	
α. Μουμπά 9/5	
ε. Πειραιά 24/5	
α. Ροζάριο 8/6	
άργει Στυλίδα	
α. Χόγκ Κόγκ 7/6	
άργει Πειραιά	
δ. Παναμά 8/6	
δ. Σουέζ 9/6	
ε. Λάγος 28/5	
α. Βαλένσια 17/6	
στό Βισακαπατνάμ	
ε. Κολόμπο 15/6	
στό Παλάου Σαμπού (άπο	
ε. Μπ. 'Αίρες 27/6	
ε. Γιβραλτάρ 12/6	
ε. Μάντρε ντέ Ντέους 12/6	
α. Ν. 'Υόρκη 10/6	
α. Αύγουστα 23/5	
δ. Μπρανσμπάτελ 14/5	

α. Ντουλούθ 2/6	
ε. Ρίο 'Ανέριο 24/5	
α. Φιλαδέλφεια 8/6	
ε. Πειραιά 1/6	
άργει 'Αστακό	
ε. Σινγκάνγκ 25/4	

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	128027
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	89	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)*	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)*	62	2608
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20484
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53480
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΣ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)*	74	9712
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΟΡΙΖΩΝ (π.)*	66	7463
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18738
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)*	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΕΛΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΑΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38638
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)*	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΑΝ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΑΜΟΣ Ι. (κ.)	69	5872
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΩΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	65	15577
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	63	9707
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	71	90757
ΠΙΛΑΡΜΑΣ (π.)	76	44489
ΠΙΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ	69	6162
ΠΛΩΝΑ (κ.)	68	35191
ΠΛΩΤΩ	72	57102
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	17866
ΠΟΛΑΡΙΣ (δ.)	49	2879
ΠΟΛΙΔΙΓΟΣ (κ.)	78	60937
ΠΟΥΛΕΝΗ Κ. (δ.)	73	118480
ΠΟΥΛΣ (κ.δ.)	70	3825
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	56	3597
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Κ. (π.)	66	15585
ΠΟΞΕΙΔΩΝ Α. (π.)	73	59193
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	70	30890
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)*	61	3966
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959

ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ Ι (π.)	63	15982
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	80	4820
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43598
ΡΙΟΜΑΡ	65	16334
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΛΑΤ (κ.)	64	3671
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	11171
ΣΑΝΚΟΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (π.)	84	16805
ΣΑΝΚΟΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (π.)	85	16500
ΣΑΝΚΟ ΤΡΕΖΑ (δ.)	75	11171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	68	3314

ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3981
ΣΑΝΣΕ (π.)	82	15405
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	6098
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ ΠΕΡΑ (μ.)	76	43143
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΕΙΡΗΝΑ (Λιβ.)	72	69874
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΙΙ (π.)	76	12443

άργει 'Ιτέα	
άργει 'Ελευσίνα	
άργει 'Ελευσίνα	
α. Μπουένος 'Αίρες 3/5	
α. Μπ. 'Αίρες 9/6	
α. Χιούστον 13/5	
άναμνεϊ Λαμπουάν	
άργει 'Ιτέα	
άργει Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 8/6	
δ. Κων/πολη 13/5	
α. Ντουλούθ 31/5	
άργει Πειραιά	
άργει Πειραιά	
ε. Πειραιά 5/6	
α. 'Αμβέρσα 12/6	
ε. Ταμπόκο 29/5	
μεσογειακές μεταφορές	
άργει Πειραιά	
α. Πόρτο Βέσμε 7/6	
α. 'Αβουμουσθ 10/6	
άργει Πειραιά	
α. Ταραγόνα 28/5	
α. Σάν Λορέντζο 13/6	
πρός 'Αλάσκα 21/5	
α. Σιγκαπούρη 2/6	
άργει Σάρα	

α. Κοπέρο 12/6	
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/5	
επωλήθη 'Αλλοδαπούς	
α. Τζέντα 29/4	
α. Μπάγια Μπάνακα 1/6	
ε. Βύλα Κονσταντίνου 23/5	
α. Ν. 'Υόρκη 12/6	
άργει Καμπάνα	
άργει Πειραιά	
ε. Σάν Νικόλας 23/5	
δ. Ντουμπάϊ 20/5	
α. Πράδα Μόλε 14/6	

ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	84	4975	α. Αύγουστα 4/8
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	πρόξ Κουβέιτ 8/8
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	ε. Ντάρμπαν 12/8
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299	α. Βρέμη 13/8
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (λιβ.)	89	43456	α. Γιβραλτάρ 3/8
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (λιβ.)	71	8894	δ. Κων/πολη 10/4
ΣΗ ΚΡΑΟΥΝ (κ.)	86	19408	α. Γιοκαϊχί 11/8
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	83	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	18277	α. Λέγκχορν 15/8
ΣΗ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	71	11055	ε. Χάμπτον 23/5
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	85	18239	α. Μπ. "Αίρες 24/5
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746	στό Λάγος
ΣΗ ΦΑΛΚΟΝ (κ.)	89	15889	α. Παρανάγουα 2/8
ΣΗ ΦΙΟΥΡΥ (π.)	82	9979	στην Κωνστανζα
ΣΗ ΧΕΡΟΝ (π.)	71	11379	στό Μαντράς 20/8
ΣΗΓΚΑΛΛ (λ.)	87	5531	στό Τζιμπουτί 6/8
ΣΗΓΚΑΛΛ (Μαλτ.)	85	9043	ε. Βενετία 15/8
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	88	34840	ε. Ρίο Γκράντε 26/5
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	ε. Κουίνγκντ 5/8
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. "Αμβέρ 1/8
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	87	28528	α. Ροζάριο 13/4
ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	87	21856	α. "Αγκόνα 5/8
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	19883	α. Κεμπέκ 9/8
ΣΗΜΑΣΤΕΡ (Μαλτ.)	89	12412	ε. Ροζάριο 6/8
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	ε. Ρουέν 30/5
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ (δ.κ.)	89	14773	α. Καρθαγένα 8/8
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	89	12411	ε. Νιούπορτ 14/8
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29783	δ. Παναμά 29/5
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	80	1315	άρχει Πειραιά
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	70	43598	α. Π. Τάλμποτ 5/8
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015	ε. Χιούστον 10/8
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006	α. Ρεσίθ 22/4
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	18406	α. Ρόττερταμ 5/8
ΣΙΔΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	ε. Κεμπέκ 7/8
ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	υπέστειλε ελληνική
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	μεσογειακές μεταφορές
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9845	πρ. "Ρασιτα"
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	83	10617	στό Μπαντάρ Χομείνι
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Λός "Αντζέλες 4/8
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)	58	4414	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	85	1599	στό Πόρτο Σουδάν 25/5
ΣΟΡΟΚΟΣ	89	9850	α. Ν. "Ορλεάνη 12/8
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)	88	7701	άρχει Πειραιά
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	88	2203	μεσογειακές μεταφορές
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	87	13540	δ. Ντόβερ 29/5
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12581	α. Χουάγκ Πον 29/5
ΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)	83	12758	δ. Σουέζ 21/5
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Μπ. "Αίρες 11/8
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	86	1404	α. Σαβόννα 5/8
ΣΤΑΡ (κ.)	81	1588	α. Πειραιά 14/8
ΣΤΑΡΝΑΖ ("Ονδ.)	82	4412	α. Νταμάι 11/8
ΣΤΑΥΡ (π.)	89	9946	ε. Λά Γκουέρα 30/5
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. "Ικχών 22/5
ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	88	103176	α. Ζουέμα 10/5
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	δ. "Ελσινόρκ 2/8
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	ε. Ρόττερταμ 17/8

ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	86	18781	α. Φελίξστοου 18/8
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Φάλκενμπεργκ 4/8
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	18380	άρχει Πειραιά
ΤΖΩΝ Κ. (π.)	72	5393	δ. Παναμά 8/8
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	88	10618	ε. Ρουέν 14/8
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Τόκυο 14/8
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	8492	άρχει "Αστακό
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (λιβ.)	84	15910	άρχει "Αστακό
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	5881	ε. Ν. "Ορλεάνη 7/8
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	85	11245	άρχει Πειραιά
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	ε. Ριγέκα 10/8
ΤΟΥΞΠΑΝ (π.)	89	5135	ε. Ντάνκαν Μπαίη 28/5
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	α. "Οζάκα 18/8
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	ε. Π. Σουδάν 12/8
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (κ.)	86	2188	μεσογειακές μεταφορές
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (κ.)	84	10829	Διάλυση "Ινδία
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	α. Τάμπα 3/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	88	2737	ε. Τεργέστη 18/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	87	27175	δ. Γιβραλτάρ 12/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	ε. Σ. Φραντσίσκο 14/8
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	70	3295	α. Λονδίνο 20/5
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3501	άρχει Χαλκίδα
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	α. "Ελεσμέρε Πόρτ 19/8
ΤΥΧΗ (π.)	73	8415	ε. Ν. "Ορλεάνη 31/5
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4835	α. Ν. "Ορλεάνη 1/8

ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ..... 70 15788
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)..... 71 1571

ΦΑΝΥΑΝ	86	14817	δ. Παναμά 10/8
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523	α. Ροζάριο 11/8
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Πόρτ Κάιτερ 3/8
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8889	α. Γένοβα 10/8
ΦΙΛΙΠΠ (π.)	86	7284	στον Πειραιά
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	ε. Π. Σαίδη 12/8
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	8585	μεσογειακές μεταφορές
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	88	13580	α. Π. Σαίδη 8/5
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	18973	πρ. "Αίται"
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38829	α. Χιούστον 7/8
ΦΛΟΡΙΣΑΝΤ	85	15178	Διάλυση "Ινδία
ΦΟΙΒΟΣ (λιβ.)	89	15806	α. Σιγκαπούρη 31/5
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	ε. Ρουέν 10/8
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	83	10738	α. Γιβραλτάρ 31/5
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586	ε. Ρεγιουνιόν 15/8
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	85	9828	δ. Σουέζ 13/8
ΦΡΗΝΤΟΜ I	59	1229	ε. Κων/πολη 2/4
ΦΡΟΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	81	1852	ε. Λός Πάμιας 18/8
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Φιλίππινες 14/5
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΗ (δ.)	70	51820	ε. Σιγκαπούρη 18/8
ΧΑΔΙΩΤΗΣ (π.)	60	7925	α. Παραμαρίμπο 10/8
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	ε. Πόρτ Χάρκωρτ 4/8
ΧΑΠΠ ΜΕΝΤ	74	3279	ε. Ντακάρ 9/8
ΧΑΡΑ (κ.)	88	2918	α. Βαρκελώνη 17/5
ΧΕΛΜΕΡ (π.)	84	10595	α. Λέικ Τσάρλς 9/5
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	ε. Σαγκάη 27/5
ΧΙΟΣ ΦΡΟΣΤ (π.)	82	1788	άρχει Πειραιά
ΧΟΟΥΠ II (π.)	84	15404	α. Σιγκαπούρη 10/8
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. (κ.)	72	4983	στη Σιγκαπούρη
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	79	12598	ε. Ν. "Ορλεάνη 13/8
ΧΩΚ (κ.)	84	10292	δ. Κων/πολη 28/5

ΨΑΘΙ (κ.)..... 54 1598
ΨΑΡΑ ΦΛΑΓΚ (π.)..... 44 14540
ΩΡΙΝΩ(κ.)..... 73 18958
πρώην "Κασκιάτος" μεσογειακές μεταφορές
ε. Χιούστον 3/8

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1931

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
FOUNDED IN 1931

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

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

Τηλέφωνα: (031) 277963 - 278119

Ταχυδρομική Θυρίδα: 10097

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ: ΔΡΧ. 4.000

Annual Subscription Rates:

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

worldwide famous companies trust **NAFSI**

NAFSI HAS BEEN APPOINTED IN GREECE AS:



Authorised Repair Shop for B & W Diesel engines
Approved Reconditioner of B & W Diesel engines components.
Exchange Service of B & W Diesel engines components.

Doxford

Authorised Repairer for DOXFORD engines.

MacGREGOR

Authorised Service and Repair Station.
Spare Parts Distributor.



Approved Organisation for overhauling
NAPIER turbochargers and spare parts stockists.

 **Stork-Werkspoor**

Authorised Service Station for STORK –
WERK SPOOR Diesel SWD engines.

SULZER

Authorised Repairer of SULZER engines.

ΔΙΟΝΤΡΑ - ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ

NAFSI S.A.

SHIPREPAIRS - CONVERSIONS - SHIPBUILDING.

PLANT: PERAMA FREE ZONE
ADDRESS: P.O. BOX 7 - PERAMA, PIRAEUS
TELEPHONES: 44.10.211 (10 LINES)
TELEX: 21.3344 NFI GR., 21.2814 NFI GR.
CABLES: "NAFSI" - PIRAEUS - GREECE.

Reassurance..



It's good to work with professionals. Able to rely on the job being done conscientiously with expertise that prevents a crisis becoming a drama — and the backing of a fleet of tugs aggregating more than 40,000hp.

T-TUGS

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE & TOWAGE



OCEAN RESCUE • FIREFIGHTING

Anchor Handling and Offshore Support

Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage

TSAVLIRIS

T-TUG OPERATIONS (24 hours)
Alexander G Tsaviris & Sons
10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304
411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW

BRANCH OFFICES At all major Greek ports

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