

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουνίου 1986

Αρ. Φύλλου 1225/984



NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

IO. 1225/984
OYNIOY 1986
APX. 150



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΑΕ

«ΙΟΝΙΣ» - «ΝΗΣΟΣ ΧΙΟΣ» - «ΙΚΑΡΟΣ»
«ΝΑΞΟΣ» - «ΠΑΡΟΣ» - «ΣΑΜΑΙΝΑ»



Η Ε.Α. είναι μια Ανώνυμη Εταιρία, θυγατρική της ΕΤΒΑ που είναι Κρατική Τράπεζα, επομένως μια εταιρία ελεγχόμενη από το κράτος.

Οι σκοποί της είναι:

α) Να δημιουργήσει μια ΠΡΟΤΥΠΗ Ακτοπλοϊκή Εταιρία, που θ' αποτελεί υπόδειγμα για παρόμοιες εταιρίες.

β) Να εκμεταλλευθεί πλοία κατασχεμένα και παροπλισμένα που είναι ιδιοκτησία δημοσίων φορέων (Τραπέζες κ.λπ.) και «σκουριάζουν» στα διάφορα αγκυροβόλια (π.χ. ΙΟΝΙΣ, ΤΑΎΓΕΤΟΣ κ.λπ.).

γ) Να επέμβει για να εξυγιάνει και να στηρίξει τις προβληματικές Ε.Λ.Β. στα πλαίσια κοινής συμφωνίας μαζί τους, με σκοπό αφ' ενός να πάρει τη διαχείριση των πλοίων τους και αφ' ετέρου να ικανοποιήσει τους πρώτους μετόχους των εταιριών αυτών.

και δ) Να μελετήσει το Ακτοπλοϊκό πρόβλημα σε Εθνική κλίμακα, να προτείνει λύσεις και να γίνει ο σύμβουλος του κράτους σ' αυτόν τον τομέα.

Γραφεία: Ακτή Ποσειδώνος 12, τηλ. 4110.948-4119.285-4131.027-4131.056

Telex: 21-1567 NAXO GR

Κρατήσεις θέσεων: τηλ. 4114.107, 4114.181, 4126.709

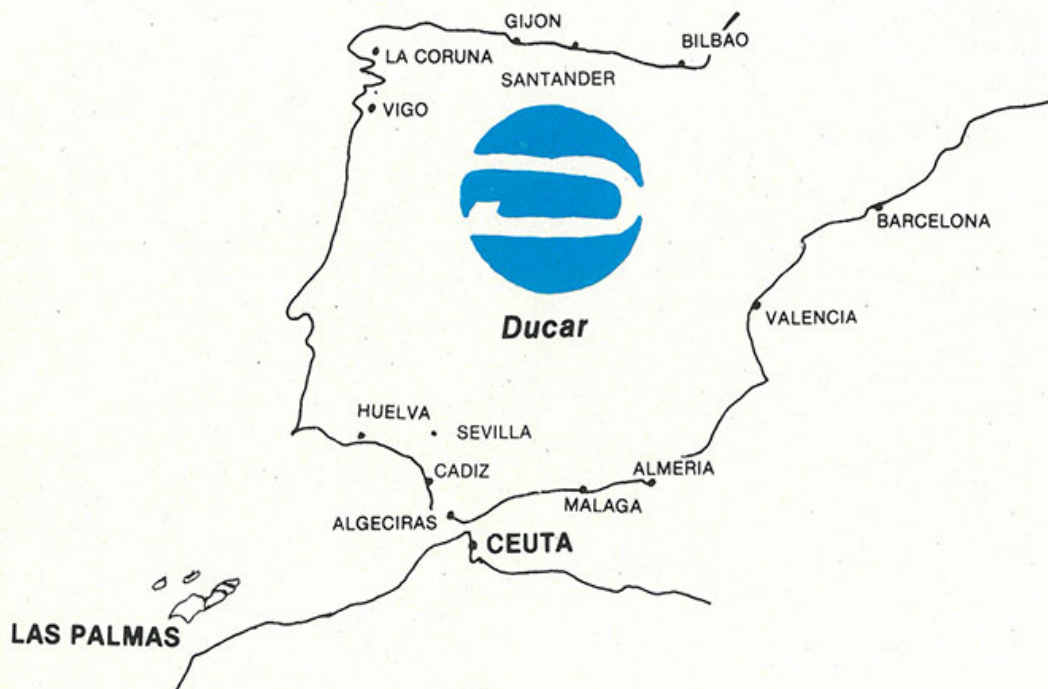
CEUTA ~ LAS PALMAS

AND

ALSO FOR ALL SPANISH MAINLAND PORTS

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

YOU CAN RELY ON:



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

INTERBUNKERING EPE

6, Skouze Street, Piraeus, GREECE

Tel: (01) 4180 641 (5 lines)

and (01) 8951 533 24 hours all week service

Telex: 21 3035



Securing Ship Lines.

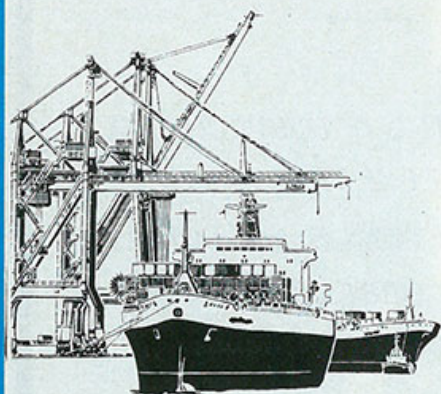
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

Today more than 50 Hall Marine
Adjusters are readily available to
offer their services anywhere in the world.

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

15 'Ιουνίου 1986
ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') - ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1225/984

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξέν. Α. 'Αντωνιάδης
Γεώργ. Α. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» Ε.Π.Ε.

ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ:

Έσωτερικού..... Δρχ. 5.000
Κύπρου..... Λίρες 40,00
Ευρώπης & 'Ηνωμ. Βασιλείου... Λίρες 45,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Κεντρική και Νοτ. 'Αμερική. Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 80,00
'Απω 'Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

Issue No. 1225/984/June 15th, 1986

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notarà Str. - 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: "CHRONIKA" Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 17 **Η Κοινοτική Ναυτιλιακή Πολιτική**
Η Οικονομική και Κοινωνική Έπιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων με πρόσφατη γνωμοδότησή της ζητά να αναληφθεί μία δραστήρια Κοινοτική Ναυτιλιακή Πολιτική, υιοθετώντας την εισηγήση του κ. Μ. Σόρενσεν και της κας Άννας Μπρεδήμα, συνεισηγητριάς.

- 22 **Τά Μπάλκ Κάρριερς**
Παρουσίαση των πλοίων που μεταφέρουν τα χύμα ξηρά φορτία. Τα πρώτα μπάλκ κάρριερς των Μεγ. Λιμένων και οι διάφοροι νέοι τύποι. Τα γιγαντιαία σκάφη και τα προβλήματά τους. Η υπερπροσφορά τοννάζ.

- 25 **Ποσειδώνια '86**
Σύντομη αναφορά σε όρισμένα νέα προϊόντα και υπηρεσίες που παρουσιάστηκαν κατά τη διάρκεια της φετινής διεθνούς ναυτιλιακής εκθέσεως μαζί με φωτορεπορτάζ από τα εγκαίνια και μερικές κοινωνικές εκδηλώσεις που πραγματοποιήθηκαν.

- 31 **Τεχνικά Θέματα**
Τελειοποίηση συστημάτων αδρανούς αερίου για εγκατάσταση στα σύγχρονα δεξαμενόπλοια. Όξυγονόμετρα Μαγνητοδυναμικά και Ηλεκτροχημικά.

- 33 **Νομικά θέματα**
Παραγραφή ναυτεργατικών αξιώσεων κατά του αντιπροσώπου του εργοδότη — μη υπαγωγή άλλοδαπών ναυτικών στην ασφάλεια του NAT — Προσποντούχοι ναύτες — Καταχρηστική άσκηση του δικαιώματος προσποντούχου ναύτη για αύξημένες αποδοχές.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
30 Η ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
35 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
37 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
41 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
43 ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΚΑΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ
46 ENGLISH SUPPLEMENT
49 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED
COMPANY IN SOUTH EAST ASIA

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

SHIPPING AGENTS
CARGO @ S & P BROKERS
STEVEDORES
BUNKER SUPPLIERS



CREWING & FORWARDING
TRAVEL & TRANSPORT
SURVEYORS & CONSULTANTS
P & I CORRESPONDENTS

SERVICING

*** SINGAPORE (REGIONAL HEAD OFFICE)**

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249583/2248325
A O H: 4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

*** INDIA**

BOMBAY (HEAD OFFICE)
1111 RAHEJA CENTRE
214 NARIMAN POINT
BOMBAY - 400 021

TELS: 231239/231249/224092
A O H: 6420964/6300991
TLXS: (011) 5817/6863 (SCTC IN)
CABLES: "OLYMTUNE"

OPERATING ALSO AT : MADRAS - VISHAKAPATNAM - COCHIN - KAKINADA - KANDALA - MORMUGAO -
TUTICORIN - MANGALORE - CALCUTA - PARADEEP - HALDIA

*** MALAYSIA**

PORT KELANG (HEAD OFFICE)
69A LEBOH BERANGAN, PORT KELANG
SELANGOR, MALAYSIA

TELS: (03) 380777/380781/380796
TLXS: MA 39407 TRIA
CABLES: SHIPRIA PORTKELANG

OPERATING ALSO AT : KUANTAN - PENANG/BUTTERWORTH - PASIR GUDANG - KEMAMAN - MALACCA -
PORT DICKSON - JOHORE BARU

*** THAILAND**

BANGKOK (HEAD OFFICE)
T F D BUILDING, ROOM 307
42 SURIWONGSE ROAD, 3RD FLOOR
BANGKOK 10500

TELS: 2341383/2351564/ 2651639
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (MAJACCO)
CABLES: OLYMPIC SEA BANGKOK

MANAGING DIRECTORS: Capt. J. A. GOROS (Hellene) - GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)

‘Η Ναυτιλία μας δέν ζητεί τίποτε καί εἰσφέρει τά πάντα στόν τόπο

Μπορεῖ τά φετινά «Ποσειδώνια» νά μήν πῆγαν καλά ἀπό τήν ἀποψη τῆς ἀποδόσεως σάν ἐμπορικῆς ἐκθέσεως, ἔδωσαν ὅμως τήν εὐκαιρία γιά μιά ἀναγνώριση, ἀπό τόν πρῶτο πολίτη τῆς χώρας, τῆς ἰδιαίτερης σημασίας τῆς Ναυτιλίας γιά τόν τόπο, ἡ ὁποία μόνο τό καλό μπορεῖ νά προοιωνίζει γιά τήν ἴδια τή Ναυτιλία καί τούς ἀνθρώπους τῆς, ἀλλά καί γιά τόν ἴδιο τόν τόπο.

‘Η ἀναγνώριση αὐτή ἀποκτᾷ ἀποφασιστική σημασία ὄχι μόνο γιατί προήλθε ἀπό τόν Πρόεδρο τῆς Δημοκρατίας κ. Χρ. Σαρτζετάκη ἀλλά καί γιατί γίνεται σέ μία στιγμή δύσκολη.

Πραγματικά, δέν εἶναι λίγο, σέ μιά ἐποχή πού ὁ πολιτικός κόσμος τῆς χώρας — ἐκτός ἐλαχίστων ἐξαιρέσεων — διαστάζει ἀκόμη καί νά ἀναφέρει τή λέξη «ἐφοπλιστής», νά ἐκφράζει ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας αἰσθήματα εὐφροσύνης καί ἐθνικῆς ὑπερηφάνειας γιὰ τὸν δόθηκε ἡ εὐκαιρία νά βρεθεῖ ἀνάμεσα στόν ἐλληνικό ἐφοπλισμό, νά ὑπογραμμίζει ὅτι ἡ Ναυτιλία ἀποτελεῖ τόν σημαντικότερο κλάδο τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας καί νά ἐπισημαίνει αὐτό πού ἔχει ὑπογραμμισθεῖ ἄπειρες φορές ἀπό τίς στήλες αὐτές, ὅτι ἡ Ναυτιλία ἐνῶ δέν ζητεῖ τίποτε, εἰσφέρει τά πάντα στόν τόπο.

‘Ηταν — ἡ ἐκφραση αὐτή τῶν αἰσθημάτων τοῦ Προέδρου τῆς Δημοκρατίας καί οἱ ἐπισημάνσεις του κάτι πού χρειάζονταν ἰδιαίτερα αὐτές τίς στιγμές ὁ ἐλληνικός ἐφοπλισμός πού εἶχε νά ἀκούσει «καλά λόγια» ἀπό τό 1964, ἀπό τότε δηλαδή πού ὁ ἀείμνηστος Γεώργιος Παπανδρέου ὑπογράμμιζε στό Ναυτιλιακό Συνέδριο τοῦ ἔτους ἐκεῖνου ὅτι «οἱ Ἕλλη-

νες ἐφοπλισταὶ ἀποτελοῦν δόξαν διὰ τήν Ἑλλάδα». Ὅλοι δέν ἐλπίζουν ὅτι τά ὅσα εἶπε ὁ Πρόεδρος τῆς Δημοκρατίας θά ἀποτελέσουν τήν ἀφετηρία γιά τήν ἐξάλειψη τῶν συγχύσεων πού ὑπάρχουν — εἴτε ἀπό ἀγνοία, εἴτε ἀπό προκατάληψη, εἴτε ἀπό ἐλλειψη σωστής ἐνημερώσεως — καί στόν πολιτικό κόσμο καί στήν κοινὴ γνώμη καί στόν ἐλληνικό λαό γιά τήν ἴδια τή Ναυτιλία, γιά τή χρησιμότητά της γιά τόν τόπο καί γιά τούς πρωταγωνιστές της. Ὅποτε θά γίνεῖ ἀντίληπτό ἀπό ὅλους ὅτι πραγματικά ἡ Ναυτιλία μας δέν ζητεῖ τίποτα καί εἰσφέρει τά πάντα στόν τόπο. Καί θά ἀναγνωρισθεῖ ἐπίσης ἀπό ὅλους καί ὁ ρόλος τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

Οἱ στήλες αὐτές ὄχι μόνο δέν παραγνωρίζουν ἀλλὰ ἀντίθετα τιμοῦν τίς ἀπαράμιλλες ἱκανότητες καί τή συμβολή τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν στή δημιουργία τοῦ ἐλληνικοῦ μεταπολεμικοῦ ναυτιλιακοῦ θαύματος. Εἶναι ὅμως ἀναμφισβήτητο ὅτι τό θεμέλιο τῆς ναυτιλιακῆς ἰσχύος τῆς χώρας ἀποτελοῦν οἱ Ἕλληνες ἐφοπλιστές. Διότι, ὅπως ὑπογράμμιζε ὁ ἀείμνηστος Δημήτριος Κωττάκης, χωρίς τήν τόλμη, τήν πρωτοβουλία καί τή διακινδύνευση, χωρίς τή γνώση, τήν πείρα καί τή σύνεση πλοῖα δέν γίνονται καί ναυτιλίες δέν ζοῦν. Αὐτά ἀκριβῶς τά προτερήματα πού συνθέτουν τή διαχειριστική ἱκανότητα τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀναγνωρίσθηκαν διεθνῶς καί οἱ ξένοι χρηματοδότες τούς ἐμπιστεύθηκαν τεράστια ποσά γιά τήν ἀνάπτυξη τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Εἶναι καιρός τά προτερήματά τους αὐτά καί ἡ συμβολή τους νά ἀναγνωρισθοῦν καί στήν ἴδια τους τή χώρα ὑπὲρ τῆς ὁποίας ἀγωνίζονται νυχθημερόν ὅσο ἐλάχιστοι.

ΤΑ ΜΕΤΡΑ

Ἐνῶ ἀναμένεται ἀπό ἡμέρα σέ ἡμέρα ἡ ἐξαγγελία τῶν μέτρων τοῦ ΥΕΝ γιά τή Ναυτιλία, ἡ ὁποία σύμφωνα μέ σχετικές πληροφορίες θά γίνεῖ ἀπό τόν ἴδιο τόν Πρωθυπουργό, ἀξιωματοῦχος τοῦ Ὑπουργείου — ἄλλος αὐτὴ τή φορά — περιέρχεται τίς ναυτιλιακές ἐταιρίες καί ζητεῖ νά πληροφορηθεῖ τά αἰτήματά τους καθὼς καί τά θέματα πού τίς ἀπασχολοῦν.

Ἀσφαλῶς ὁ ἐν λόγω ἀξιωματοῦχος, ὅπως ἄλλωστε καί ὁ προηγούμενος, δέν ἐνεργεῖ αὐτοβούλως, ἀλλά κατόπιν ἐιδικῆς ἀνωθεν ἐντολῆς.

Αὐτό, κατὰ τήν ταπεινὴ μας ἀντίληψη, σημαίνει ὅτι ἡ ἡγεσία τοῦ ΥΕΝ, δηλαδή ὁ Ὑπουργός, ἀμφιβάλλει γιά τήν ἀποτελεσματικότητα τῶν μέτρων τὰ ὁποία πρόκειται νά ἐξαγγελθοῦν καί ἀναζητεῖ — ὀρθότατα — τί ἄλλο χρειάζεται νά γίνεῖ.

Σύμφωνα μέ τίς ὑπάρχουσες πληροφορίες, τά μέτρα πού πρόκειται νά ἐξαγγελθοῦν προβλέπουν:

- Τῆς ρύθμισης τοῦ θέματος τῆς συνθέσεως τῶν πλοίων.
- Τῆς ἀναγνώρισης τῶν διμερῶν συμβάσεων γιά τήν ἐξασφάλιση κατωτέρω πληρωμάτων.
- Τῆς ρύθμισης τοῦ θέματος τῆς ἀδείας τῶν ναυτικῶν — θά διανύεται ὑποχρεωτικά στήν ἑπὶ.
- Τῆς ἀναλογικῆς μείωσης τοῦ ποσοῦ τοῦ μὴ ὑποχρεωτικῆ ἐκχωρητέου συναλλάγματος πού εἶναι ὑποχρεωμένες νά εἰσάγουν οἱ ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις — δέν θά ἀνέρχεται δηλαδή στίς 50.000 δολάρια ἀλλὰ τό ποσό πού θά ὑποχρεοῦται νά εἰσάγει κάθε ναυτιλιακή ἐταιρία θά εἶναι ἀνάλογο μέ τόν ἀριθμὸ τῶν πλοίων πού διαχειρίζεται.

ΔΕΝ ΠΤΟΟΥΜΕΘΑ

Δέν εἶναι κάτι ἀγνωστο στοὺς δημοσιογράφους οἱ ἀπειλές ἀλλὰ καί οἱ παντός εἶδους προσπάθειες γιά νά περιορισθεῖ ἡ ἐλευθεροστομία τους, ὅλα αὐτά ὅμως οἱ πολλοὶ τὰ ἀγνοοῦν — δέν εἶναι συνηθισμένο παρόμοια θέματα νά βγαίνουν παραέξω, τὰ κρατᾶμε τίς περισσότερες φορές γιά τόν ἑαυτὸ μας καί γιά τόν ἐπαγγελματικὸ μας περίγυρο.

Ἀπὸ τὸν κανόνα αὐτὸν θά ξεφύγουμε σήμερον ὄχι γιά νά μιλήσουμε γιά μιά ἀλήθεια, κατὰ τήν ἐπιεικέστερη ἐκφραση, προσπάθεια πού καταβλήθηκε τίς τελευταῖες ἡμέρες μέ ἔμμεσο ἀλλὰ ἐμφανὴ σκοπὸ νά περιορισθεῖ ἡ ἐλευθεροστομία τῶν ἀνθρώπων τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀλλὰ μόνο καί μόνο γιά νά διατυμπανίσουμε καί γιά νά διαμηνύσουμε ὅτι τίποτε δέν μπορεῖ νά σταματήσει οὔτε τὸν ἐπίμονο ἀγῶνα γιά τήν προσέλευση στό ἐθνικὸ νηολόγιο ὧν τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων, οὔτε τήν αὐστηρὴ κριτικὴ καί τὸν αὐστηρὸ ἐλεγχὸ πρὸς κάθε κατεύθυνση γιά παραλείψεις ἢ ἐνέργειες πού βλάπτουν τὰ συμφέροντα τοῦ τόπου, τὰ ὁποία εἶτε τὸ θέλομε, εἶτε ὄχι, εἶναι ἀρρηκτα συνδεδεμένα μέ τή Ναυτιλία.

Περιοριζόμαστε σήμερον μόνο σ' αὐτά, μέ τήν πρόσθετη δήλωση ὅτι δέν πτοούμεθα καί ὅτι ἐάν ὑπάρξει καὶ ἄλλη ἀλήθεια ἐνέργεια σάν αὐτὴ πού ἔγινε τίς τελευταῖες ἡμέρες δέν θά διστάσουμε νά τὰ ποῦμε ἐξω ἀπὸ τὰ δόντια.

ΚΑΤΑΡΓΕΙΤΑΙ Η 17ΕΤΙΑ

Καταργεῖται ὀριστικὰ τὸ ὄριο ἡλικίας τῶν πλοίων γιά τήν ἐγγραφή τους στὰ ἐλληνικά

νηολόγια βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13 ἢ γιά τήν ἀσφάλιση τῶν πληρωμάτων τῶν ἐλληνόκτητων πλοίων στό ΝΑΤ.

Τὴν κατάργηση τοῦ ὁρίου ἡλικίας ἀνακοίνωσε τὴν Τετάρτη ὁ Ὑπουργός κ. Στ. Ἀλεξανδρῆς, ὁ ὁποῖος μάλιστα γιά τὸ θέμα αὐτό — τὴν κατάργηση ἢ μὴ τοῦ ὁρίου ἡλικίας — ἔκανε καὶ ἓνα γκάλοπ μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν συντακτῶν οἱ ὁποῖοι κατὰ πλειοψηφία τάχθηκαν ὑπὲρ τῆς καταργήσεως. Ἡ κατάργηση τοῦ μέτρου γίνεται ἀμέσως μετὰ τὴ λήξη τῆς ἰσχύος τῆς ὑπουργικῆς ἀποφάσεως μέ τὴν ὁποία εἶχε ἀρθεῖ ἐπὶ ἓνα ἐξάμηνο ὁ περιορισμὸς τοῦ ὁρίου ἡλικίας τῶν πλοίων. Στὴ διάρκεια τοῦ εξαμήνου αὐτοῦ ἔγινε ἡ ἐπανεγγραφὴ στὰ ἐλληνικά νηολόγια δύο μόνο πλοίων τὰ ὁποία εἶχαν προϋπάρξει ἐλληνικά καὶ ὁπωσδήποτε ἡ ἄρση τοῦ μέτρου δέν πρόκειται νά ὀδηγήσει στό ἐθνικὸ νηολόγιο — ἀκόμη καί μέ τίς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 13 — ἐλληνόκτητα πλοία μεγαλύτερης ἡλικίας τῶν 17 ἐτῶν. Ἀνεξάρτητα ἀπὸ αὐτό, ἡ κατάργηση τοῦ μέτρου ἦταν κατὰ τὴν ἀντίληψή μας ἐπιβεβλημένη δεδομένου ὅτι μόνο στήν Ἑλλάδα ἱσχυε παρόμοιο μέτρο — σέ καμμία ἄλλη χώρα δέν ὑπάρχει ὄριο ἡλικίας γιά τὴν ἐγγραφή ἐμπορικῶν πλοίων ὅπως δέν ὑπάρχει ὄριο ἡλικίας καί γιά τὴ διαγραφή.

ΟΙ ΑΛΛΟΙ ΚΑΙ ΕΜΕΙΣ

Τρία μέλη τῆς λιβερτιανῆς κυβερνήσεως μέ ἐπικεφαλὴς τὸν ὑπουργὸ Ἐθνικῆς Οἰκονομίας πού εἶναι ὁ δεῦτερος τῆ τάξεως — ἐπεταί, δηλαδή, τοῦ πρωθυπουργοῦ — παρέστησαν στὰ «Ποσειδώνια» καί μέ τὴν εὐκαιρία εἶχαν διάφορες ἐπαφές στόχος τῶν ὁποίων ἦταν νά ὑπογραμμισθεῖ ἡ ἀναθεώρηση τοῦ ναυτιλιακοῦ προγράμματος τῆς χῶ-

ρας που αποβλέπει στην προσέλκυση της χωρητικότητας που έχασε τα τελευταία χρόνια η Λιβερία προς όφελος του Παναμά. 'Ανάλογη ήταν και η δραστηριότητα της παναμαϊκής αντιπροσωπείας η οποία μάλιστα σέ δεξίωση που έδωσε στο Ναυτικό "Όμιλο παρουσίασε και φολκλορικό συγκρότημα, ενώ στα "Ποσειδώνια" έκανε την εμφάνισή του και ειδικό περίπτερο από το οποίο διαφημιζόταν το νηολόγιο του Βανουάτου!

Ουδείς ψόγος, και οι τρεις χώρες τή δουλειά τους κάνουν, θέλουν να προσελκύσουν ναυτιλιακή πελατεία από την 'Ελλάδα. Τό δικό μας αγωνιώδες ερώτημα που απευθύνεται σέ κάθε υπεύθυνο και αρμόδιο είναι τί κάνομε έμεις γιά νά συγκρατήσουμε τά υπάρχοντα πλοία και γιά νά προσελκύσουμε στό έθνικό νηολόγιο εκείνα που τελούν υπό ξένες σημαίες.

Μέ τήν ευκαιρία πρέπει νά προσθέσουμε ότι σέ συνέντευξη τύπου που δόθηκε στό γραφείο του Προξενείου της Λιβερίας στόν Πειραιά, ο Λιβεριανός ύπουργός 'Εθνικής Οικονομίας κ. Robert Tubman άρνήθηκε επίμονα νά άπαντήσει σέ επίσης επίμονες έρωτήσεις τών δημοσιογράφων γιά τό ύψος του ναυτιλιακού συναλλάγματος που εισπράττει ή χώρα του — στην πρώτη σχετική έρώτηση είπε ότι δέν μπορούσε νά άπαντήσει γιατί δέν είχε ληξει ακόμη τ' οίκονομικό έτος και δέν ύπρχαν στοιχεία, ή εύλογη όμως άρνηση συνεχίσθηκε και όταν ακόμη ζητήθηκαν στοιχεία γιά τό άμέσως προηγούμενο οικονομικό έτος, αυτό δηλαδή που είχε ληξει τό καλοκαίρι του 1985, άλλα και γιά όλα τά προηγούμενα από τό 1980 και έντεύθεν.

ΤΙ ΤΟΥΣ ΕΝΔΙΕΦΕΡΕ

Ο 'Υπουργός κ. Στ. 'Αλεξανδρής στην όμιλία του κατά τά έγκαίνια τών "Ποσειδωνίων" είπε πολλά και διάφορα τά οποία ούδόλως βεβαίως ένδιέφεραν τούς εκθέτες — "Έλληνες και ξένους — καθώς και τό πλήθος τών ναυτιλιακών παραγόντων — επίσης 'Ελλήνων και ξένων — που παρίσταντο στό έγκαίνια.

Κανέναν δέν ένδιέφερε, λόγου χάρη, αυτό που είπε ότι τό ΠΑΣΟΚ βρίσκεται γιά δεύτερη τετραετία στην κυβέρνηση — οι "Έλληνες" τό ξέρουν και τούς ξένους ούτε καν τούς άπαρχολεί. "Όλοι όμως ή ήθελαν νά μάθουν — γιατί ή έκθεση είχε, όπως έχει άλλωστε κάθε έκθεση, καθαρά έμπορικό χαρακτήρα και στόχος της ήταν μόνο οι πωλήσεις — τίς σκέψεις της έλληνικής κυβερνήσεως διατυπούμενες από τόν αρμόδιο έν προκειμένω ύπουργό γιά τό πώς θά βοηθηθεί πρακτικά και όχι άπλως φραστικά ή 'Ελληνική Ναυτιλία.

Η γνώση αυτή τών σκέψεων της έλληνικής κυβερνήσεως θά είχε όπωσδήποτε έπιπτώσεις και στίς πωλήσεις και θά βοηθούσε και τήν ίδια τήν έκθεση, ή οποία, κατά τήν έκφραση τών περισσότερων εκθετών "ήταν ψόφια" μέ αποτέλεσμα νά έκτιμάται από όρισμένους ότι ή φετινή διοργάνωση ίσως άποβεί μοιραία γιά τό θεσμό.

ΣΤΟ ΣΠΙΤΙ ΤΟΥ ΚΡΕΜΑΣΜΕΝΟΥ

Στήν ίδια όμιλία του ο κ. 'Αλεξανδρής άναφέρθηκε πάλι στό "Έλλάς Φώς" και κανένας δέν μπόρεσε νά καταλάβει σέ τί απέβλεπε αυτή ή άναφορά, δεδομένου ότι στό σπίτι του κρεμασμένου δέν μιλάνε γιά σχοινί.

Στήν προκειμένη περίπτωση τό σπίτι του κρεμασμένου είναι τό έθνικό μας νηολόγιο

τό οποίο σέ 34 μόνο ήμέρες συρρικνώθηκε κατά 37 ακόμη πλοία — στό διάστημα από τήν ήμέρα που έγιναν εκείνες οι άπερίγραπτες τελετές και πανηγύρεις στην 'Ελευσίνα μέχρι τήν περασμένη Τετάρτη (συγκεκριμένα μεταξύ 8 Μαΐου και 11 'Ιουνίου) γράφηκαν στό έλληνικό νηολόγιο πέντε μόνο πλοία και διαγράφηκαν 42!

Γιατί, λοιπόν, ή άναφορά στό "Έλλάς Φώς"; Θεωρεί ο κ. 'Αλεξανδρής ότι μέ τή νηολόγηση του πλοίου αυτού (που όπως είχαμε σημειώσει πρόσφατα ταιριάζει στίς έπιχειρηματικές επιδιώξεις του κ. Λάτση) άλλαξε ο ρους της ιστορίας; "Ότι λύθηκαν τά τεράστια προβλήματα που αντιμετώπιζον τό έθνικό μας νηολόγιο, οι ναυτικοί, τό NAT άλλα και ή έθνική οικονομία; "Ότι άρχισε ή αντίστροφη μέτρηση και έπιστρέφουν τά πλοία;

'Υπάρχει και ένα ακόμη ερώτημα: Θά ύπάρξει στό άνωτέρω άπάντηση ή θά ακολουθηθεί και στην περίπτωση αυτή ο τρόπος μέ τόν οποίο άπαντούσαν οι άρσακείδες πριν από πενήντα χρόνια;

ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ...

Γιά τήν κακοδαιμονία του NAT — έκτός από τούς συνταξιούχους ναυτικούς οι οποίοι μαρκάρουν σέ πλοία μέ ξένες σημαίες και έτσι δέν πληρώνουν εισφορές ενώ παράλληλα κατά τούς πάνσοφους αρμόδιους και άναρμόδιους στερούν θέσεις εργασίας από τούς άνέργους και γι' αυτό σκέφθηκαν και πρότειναν τήν ποινικοποίηση μόνο της δικής τους εργασίας — εύθύνονται και οι ύπάλληλοι του Ταμείου.

Ευτυχώς, όμως, τίς εύθύνες και αυτών, όπως και τών συνταξιούχων, έντόπισαν ο πρόεδρος του NAT και οι σύν αυτών (θά κυριολεκτούσαμε εάν γράφαμε «και ο σύν αυτών») και όπως ήταν έπόμενο — τό προηγούμενο άλλωστε τών συνταξιούχων δείχνει τό δρόμο — δέν κάθισαν μέ σταυρωμένα τά χέρια: "Έτσι έκτός από τίς άπειρες μεταθέσεις τών ύπαλλήλων από θέση σέ θέση (λέγεται ότι τά τελευταία τρία χρόνια οι μισοί ύπάλληλοι μετακινήθηκαν τουλάχιστον πέντε φορές ο καθένας), σέ βάρος τών μισών πάλι ύπαλλήλων περίπου εκκρεμούν έννομες διοικητικές έξετάσεις — οι γνωστές ΕΔΕ — ή έχουν έπιβληθεί τσουχτερά πρόστιμα. Και τό αποτέλεσμα ύπήρξε έκπληκτικό: Τό NAT λειτουργεί ύποδειγματικά, νέες μέθοδοι εργασίας εφαρμόζονται, τά ναυτολόγια λόγου χάρη δέν διακινούνται πλέον μέ τόν άραμπά, όπως γινόταν από της ίδρύσεως του NAT και μέχρι της τοποθετήσεως εκεί του ύπαλλήλου του ΙΚΑ που ήρθε γιά νά τό "άναμορφώσει" άλλα μέ τήν ταχύτητα που έπιβάλλουν ή διαστημική έποχή μας και τά διατιθέμενα μέσα και επί πλέον εκκαθαρίζονται χωρίς καμιά καθυστέρηση και αυτό παρά τό γεγονός ότι οι 80 περίπου ύπάλληλοι που προσλήφθηκαν ειδικά γιά τήν επάνδρωση της μηχανογραφικής υπηρεσίας άπασχολούνται σέ άσχετα από τήν κύρια άποστολή τους άντικείμενα. 'Επίσης τό μητρώο τών συνταξιούχων εκκαθαρίστηκε από όλους τούς "άλεξιπτωτιστές", τών όμογενών που δέν κατέβαλαν ούτε δραχμή και τούς κουρείς, τσαγκάρηδες κλπ. τής διαδοχικής άσφαλίσεως, ενώ έξωπετάχθηκαν στό πύρ τό έξώτερον και δέν ροκανίζουν πλέον τά χρήματα τών ναυτικών μας ούτε ο έπαγγελματίας ποδοσφαιριστής του ΟΦΗ, ούτε και οι τόσο άλλοι όμοιοί του που είχαν καταντήσει τό NAT "Άγιο Παντελεήμονα". 'Ακόμη, ύπάρχουν στή διάθεση

του καθενός λεπτομερή στατιστικά στοιχεία γιά όλα τά θέματα που άφορούν τό NAT και οι συναλλασσόμενοι έξυπηρετούνται μέ τήν ταχύτητα που έπιβάλλεται και έννημερώνονται άμέσως γιά κάθε εξέλιξη, όπως λόγου χάρη έγινε μέ τήν έννημέρωση γιά τήν ήμερομηνία ένάρξεως της καταβολής τών αύξημένων εισφορών.

Μιά έπίσκεψη στό NAT πείθει και τόν πλέον δίψιστο γιά του λόγου τό άληθές. 'Επίσης μία άπλή έπίσκεψη στό NAT άρκεί γιά νά διαπιστωθεί ότι εκεί δέν είναι πλέον ένα από τά συνηθισμένα άσφαλιστικά ταμεία άλλα μία κυψέλη εργασίας, ένας χώρος βαθύτατου προβληματισμού γιά τά θέματα της Ναυτιλίας και τών ανθρώπων της και όπου γίνεται συνεχώς διεργασίες γιά τούς εύστοχότερους τρόπους μέ τούς οποίους θά προσελκύσουν τά έλληνόκτητα πλοία στό έθνικό νηολόγιο γιά νά γεμίζουν ταυτόχρονα και τά χρηματοκιβώτια του NAT και ακόμη ότι είναι άπολύτως ψευδείς και ύποβολιμαίες οι πληροφορίες ότι οι ύπάλληλοι του NAT έχουν άπαυθήσει και ότι 40 από αυτούς έχουν ζητήσει νά μεταταγούν σέ δημόσιες ύπηρεσίες...

ΓΚΑΓΚΣΤΕΡΙΣΜΟΣ

Φαίνεται ότι τό έχει ή περιοχή, άλλως δέν έξηγείται: Στην 'Ινδία και ειδικότερα στην Καλκούτα ύπάρχει μία συμμορία που λυμαίνεται τά πλοία — χαρακτηριστική είναι ή περίπτωση του έλληνικού πλοίου «Βάλι - Πέρο» τό οποίο έξακολουθεί επί ένα χρόνο νά είναι ύποχείριο μιάς συμμορίας που εμφανίζεται μέ τό προσωπείο ενός συνδικάτου έπειδή έμεις δέν είμαστε σέ θέση ή δέν ένδιαφερόμαστε γιά νά προστατεύσουμε τή σημαία μας και τά έλληνικά πλοία είναι έρμαία σέ παντός είδους έκβιασμούς.

Στήν Αυστραλία, μετά τά συνδικάτα τών ναυτικών και λιμενεργατών, έκαναν τήν εμφάνισή τους και τά σωματεία τών έπισκευαστών πλοίων που έχουν άρχισι μία έκστρατεία σέ βάρος ξένων πλοίων και ιδίως έλληνικών που προσεγγίζουν σέ αύστραλιανά λιμάνια που εκδηλώνεται μέ τή μορφή ύποχρεωτικών έπισκευών που δέν είναι όμως αναγκαίες στό πλοία.

Κατά τήν αντίληψή μας, τά όσα γίνονται και στην 'Ινδία, και στην Αυστραλία έχουν καθαρά γκαγκστερικό χαρακτήρα, ενώ σέ μία άλλη περιοχή της ύδρογειού, στη Βραζιλία, τά έλληνικά πλοία μαζί μέ τά πλοία τών χωρών του Consultative Shipping Group συναντούν προβλήματα διακρίσεως σημαίας κατά τή μεταφορά φορτίων από και προς τή Βραζιλία τόσο στα cross - trades όσο και στίς μεταφορές μεταξύ της Βραζιλίας και τών χωρών του CSG. Και πολύ σωστά ή "Ένωση 'Ελλήνων 'Εφοπιστών ζητεί από τά μέλη της νά γνωστοποιούν τά προβλήματα που συναντούν τά πλοία τους στην Αυστραλία και τή Βραζιλία ώστε νά ύπάρξει — σέ συνεργασία και μέ άλλες χώρες — ή ένδειγμένη αντιμετώπιση. Δέν νομίζει όμως ή διοίκηση της Ε.Ε.Ε. ότι άνάλογο ένδιαφέρον θά έπρεπε νά έχει επιδείξει και γιά τήν περίπτωση της "συμμορίας της Καλκούτας" και ειδικότερα γιά τήν περίπτωση του πλοίου «Βάλι Πέρο»;

ΠΡΟΣΚΛΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΝΟ

Μόνο ή "Ένωση 'Εφοπιστών 'Επιβατηγών Πλοίων είχε άπαντήσει ως τήν Παρασκευή στην πρόσκληση της Ναυτικής 'Ομοσπονδίας γιά τήν ένάρξη διαπραγματεύσε-

ων πρόσ υπογραφή νέας συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των μεσογειακών επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων αλλά δρισετή συνάντηση για την Τρίτη 17 Ιουνίου και όχι για την Πέμπτη 12 Ιουνίου που είχε ζητήσει αρχικά η ΠΝΟ.

Η ΠΝΟ είχε ζητήσει να υπάρξει συνάντηση την Παρασκευή (13.6) με την Ένωση Ελλήνων Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Επιβατηγών Πλοίων, για αύριο Δευτέρα (16.6) με την Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών, για την Τρίτη 17.6. με την Ένωση Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων, για την Τετάρτη 18.6 με την Ένωση Πλοιοκτητών Πορθμείων Έσωτερικού και την Πέμπτη 19.6. με την Ένωση Πλοιοκτητών Ακτοπλοϊκών Φορτηγών Πλοίων.

ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ

Με άφορμή τα διαβήματα της διοικήσεως της ΠΕΠΕΝ για την εφαρμογή της συνθέσεως στα πορθμεία και τα μικρά πλοία (σέ πλοία άνω των 500 τον. γκρός στα οποία έχουν δικαίωμα πλοιαρχίας Α' τάξεως και στα πλοία χωρητικότητας 250 - 500 τον. γκρός όπου έχουν δικαίωμα πλοιαρχίας πλοιαρχοί Β' τάξεως, πλοιαρχεύουν συνήθως πρακτικοί πλοιαρχοί και καθώς και κάτοχοι κυβερνητικού διπλώματος) επισημαίνεται μία σημαντικότερη αντίθεση: Η αντικανονικότητα της συνθέσεως στα προαναφερθέντα πλοία τα οποία μεταφέρουν εκτός από τα παντός είδους όχηματα και εκατοντάδες επιβάτες γίνεται ανεκτή από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές, ασφαλώς με τις εύλογες του Υπουργείου, ή οποιαδήποτε όμως αντικανονικότητα σε ποιοδήποτε πλοίο ελέγχεται με ιδιαίτερη αυστηρότητα και δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις της απαγορεύσεως απόπλου πλοίων για αντικανονικότητες στη σύνθεση που δεν επηρέαζαν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας αλλά ούτε και την ασφάλεια των πλοίων και των μελών του πληρώματος. Μπορεί κανείς στο ΥΕΝ να εξηγήσει αυτή την αντίθεση ή θα στρέψουν όλοι και πάλι το κεφάλι προς τα άνω, δηλαδή προς τον τέταρτο όροφο;

ΟΙ ΔΥΣΜΕΝΕΙΣ ΚΡΙΣΕΙΣ

Αποφύγαμε ως τώρα να αναμειχθούμε στο θέμα των φετινών κρίσεων των ανωτέρων λιμενικών αξιωματικών για να μην ρίξουμε λάδι στη φωτιά. Το κλίμα όμως που έχει δημιουργηθεί στο Λιμενικό Σώμα από τις δυσμενείς κρίσεις σε βάρος των μισών σχεδόν πλοιάρχων (οι 13 από τους 35 κρίθηκαν με άστειες αιτιολογίες παραμένοντες) μάς υποχρεώνει να λύσουμε τη σιωπή μας. Και, πρώτο, να επισημάνουμε ότι όλη αυτή η ιστορία καταλήγει τελικά σε βάρος εκείνων που εκρίναν όπως εκρίναν, με δυο λόγια σε βάρος του άρχηγού του Σώματος που χάνει έτσι την αξιοπιστία του.

Δεύτερο, να εκφράσουμε την ελπίδα ότι οι ικανότατοι αξιωματικοί που κρίθηκαν δυσμενώς θα αποκατασταθούν μετά τις προσφυγές που έκαναν για να αποκατασταθεί ταυτόχρονα και το αίσθημα του δικαίου που επλήγη βαθύτατα από τις δυσμενείς κρίσεις σε βάρος τους αλλά και η ήρεμία που είναι απαραίτητη για να επιτελούν το καθήκον τους και την αποστολή τους. Και τρίτο, για να προειδοποιήσουμε ότι δεν θα επιτραπεί σε κανέναν, όποιος και αν είναι αυτός, να καταστεί ολετήρας ή έστω και να μεταβληθεί σε ταύρο εν ύλοπωλεϊο — στο χώρο ξέρουμε όλοι ποιός είναι ποιός άλλωστε.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Ευτυχώς που με την πρωτοβουλία (και με προσωπικές τις δαπάνες) ενός έφοπλιστού, του έκλεκτου φίλου και συνεργάτη των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Γεωργίου Μ. Δρακοπούλου, δημιουργήθηκε το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου. Και ακόμη ευτυχέστερα που το Μουσείο αυτό το ίδρυσε στη γενέτειρά του, τη Μύκονο, στο κέντρο του Αιγαίου, από όπου εδώ και πολλές χιλιετίδες εξόρμησε ο άνθρωπος για να διασχίσει τις θάλασσες και άρχισε ουσιαστικά η ναυσιπλοΐα που επεκτάθηκε πρώτα στη Μεσόγειο και κατόπιν στις θάλασσες του κόσμου. Λέμε δε ευτυχέστερα που ιδρύθηκε στη Μύκονο γιατί καθώς αυτό το ατμοπλοϊκό νησί είναι θέρετρο διεθνούς φήμης, παρέχεται η ευκαιρία σε πολλούς ξένους, ανάμεσα στους οποίους περιλαμβάνονται προσωπικότητες διεθνούς κύρους, να επισκέπτονται το Μουσείο όπου διαπιστώνουν με τα ίδια τους τα μάτια την ελληνικότητα του Αιγαίου την οποία αμφισβητούν οι εξ' Ανατολών γείτονές μας. Οι όποιοι, ερήσθω εν παρόδω, έχουν δημιουργήσει δύο ή τρία κρατικά ναυτικά μουσεία και ένα ιδιωτικό με τα οποία καταβάλλουν προσπάθεια να πείσουν — για λόγους που αναφέρονται στη γενικότερη εξωτερική πολιτική της Τουρκίας — ότι το Αιγαίο είναι η δική τους θάλασσα.

Το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου εκτός από τους ξένους πρέπει να το γνωρίσουν και οι Έλληνες, πρέπει επί τέλους να γνωρίζουμε καλύτερα από κάθε άλλον τις ρίζες μας. Και για να το γνωρίσουν οι Έλληνες δύο τρόποι υπάρχουν: Ο ένας είναι να γνωστοποιείται η ύπαρξη του Μουσείου στους επισκέπτες της Μυκόνου όταν ακόμη βρίσκονται στα μεταφορικά μέσα με τα οποία κατευθύνονται στο νησί — πλοία και αεροπλάνα — και ο δεύτερος να προγραμματισθούν επισκέψεις με σχολικές εκδρομές. Ήδη το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου επισκέφθηκαν οι μαθητές των σχολείων της Μυκόνου με τους δασκάλους τους.

ΤΑ ΠΟΔΟΣΦΑΙΡΙΚΑ

Οι περισσότεροι στην Ακτή Μιαούλη και έμεις φυσικά θεωρούμε ότι είναι καιρός να σταματήσει η ανάμιξη του ονόματος της Ένωσεως Ελλήνων Έφοπλιστών στα ποδοσφαιρικά — το κακό παράγινε τον τελευταίο καιρό και όλη αυτή η ιστορία πρέπει να κοπεί με το μαχαίρι. Αυτό ασφαλώς δεν σημαίνει ότι ο οποιοσδήποτε δεν μπορεί να κάνει ό,τι θέλει, απλά, απλούστατα μπορεί να κάνει ό,τι θέλει σάν άτομο όμως και χωρίς ιδιότητες και κυρίως χωρίς την ανάμιξη του ονόματος της Ένωσεως.

Ο «ΠΟΣΕΙΔΩΝ»

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον επιδείχθηκε στη διάρκεια των «Ποσειδωνίων» για τον ελληνικό διαχωριστήρα πετρελαίου / νερού «Πο-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Ο Υφυπουργός επί της Ναυτιλίας κ. Ρεδιάδης παρέπεμψε εις Έπιτροπήν τας προτάσεις του κ. Αμπατιέλλου διά την εκχώρησιν του προνομίου των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

— Μέσα εις μίαν ατμόσφαιρα θριάμβου και ενός περιβάλλοντος έορταστικού έγκατέλειπεν επιβλητικά τό «Queen Mary» την 4.34' απογευματινήν της 27ης Μαΐου, τόν λιμένα του Σαουθάμπτον διά τό πρώτον του ταξίδιον προς Χερβούργον και Νέαν Υόρκην, φέρον πλήρωμα 1.100 ανδρών και 2.139 επιβάτας όλων των θέσεων.

— Την 9ην Ιουνίου καθειλύθη εις Ουέστ Χάρτλεπουλ εκ των εκεί ναυπηγείων «William Gray» τό πρώτον εκ των δύο φορτηγών άτινα παρηγγέλησαν διά λογαριασμόν του έφοπλιστικού Οίκου κ. Στ. Γ. Λιβανού. Τό καθελκυθέν σκάφος ώνομάσθη «Ευγενία Λιβανού» και είναι 5.000 τον. γκρός και 9.000 τον. φορτίου.

— Συμφώνως προς τας στατιστικάς της ύπηρεσίας ΜΕΠΕΘ ό αριθμός των εγγεγραμμένων εις τά μητρώα αυτής πλοιάρχων του Ε.Ν. ανέρχεται εις 2.285, ήτοι εις 1.211 πλοιάρχους Α, 312 πλοιάρχους Β, 673 πλοιάρχους Γ και 79 πλοιάρχους ίστιοφόρων.

— Τό α/π «Ευγενία Χανδρή» 9.234 τον. φορτίου, τάιμ-τάρτερ εις ταξίδια της "Απω Ανατολής διά 3 μήνας σελ. 2/11/2 παράδοσις εις Μίικε Μουρόραν Ιούλιον και παραλαβή μετά την λήξιν των συμβολαίων εις Κίναν, Ιαπωνίαν ή Ντάϊρεν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 132/15-6-1936)

σειδών» ό οποίος παρουσιαζόταν στο περίπτερο των κατασκευαστών. Και δεν είναι τυχαίο γεγονός αυτό — ό ελληνικός διαχωριστήρας λόγω της ποιότητάς του έχει καταλάβει την πρώτη θέση στις πωλήσεις διεθνώς. Τό σημειώνουμε όχι για να διαφημίσουμε τον ελληνικό διαχωριστήρα αλλά μήπως και διαβάσει τις γραμμές αυτές κανένας αρμόδιος και δείξει τό ενδιαφέρον που πρέπει να επιδειχθεί πρωτίστως από την Ελληνική Πολιτεία γι' αυτό τό έπίτευγμα που μπορεί να μάς οδηγήσει και σε άλλα στόν τομέα της κατασκευής μηχανολογικού εξοπλισμού των πλοίων.

ΠΑΡΑΚΜΗ

Ήταν ασφαλώς ιδιαίτερα επώδυνη ή ανακοίνωση του Προέδρου του Βρετανικού

ΑΝΤΙΠΑΡΟΧΗ

Δίδεται ΔΙΑΜΠΕΡΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟ ΕΠΙ ΤΗΣ
ΑΚΤΗΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 21 και ΑΓ. ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ 16
ΕΝΑΝΤΙ ΤΟΥ ΜΙΚΡΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ
ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ 450 μ₂ περίπου.
ΔΕΚΤΑΙ ΜΟΝΟΝ ΣΟΒΑΡΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΙ
ΤΗΛ.: 8931075 1-3 μ.μ.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Γράψαμε σέ προηγούμενο σχόλιο γιά τόν κίνδυνο τών ναυαγίων από τήν υποθερμία. Όμως ένας εξίσου σοβαρός κίνδυνος προέρχεται από τήν αφυδάτωση. Έπειδή έχει αποδειχθεί ότι, παρά τίς τεχνικές προόδους στά συστήματα συναγερμού καί αναζητήσεως, ό μέσος χρόνος γιά τήν ανακάλυψη τών ναυαγίων φθάνει περίπου τίς τέσσερις μέρες. Πράγμα πού σημαίνει ότι τό πρόβλημα του έφοδιασμού μέ πόσιμο νερό παραμένει οξύτατο καί μοιραίο. Υπάρχει βέβαια ή πρόβλεψη τών αποθεμάτων γλυκού νερού τίς σωσίβιες λέμβους κάθε τύπου. Άλλά τό απόθεμα αυτό, έκτός του ότι αποδεικνύεται συνήθως ανεπαρκές, υπόκεινται στόν κίνδυνο τής μόλυνσεως, άν τά πλαστικά δοχεία του νερού διαβραχούν από πετρέλαιο κατά τό ναυάγιο. Γιατί έχει παρατηρηθεί ότι μέ τό φαινόμενο τής όσμώσεως τό πετρέλαιο εισχωρεί στό κλειστό δοχείο καί μόλυνει τό περιεχόμενό του. Θυμίζουμε ότι όσωση λέγεται τό φαινόμενο τής διαπιδύσεως δύο υγρών διαφορετικής πυκνότητας μέσω ήμιδιαπερατού διαφράγματος.

Πολυετείς λοιπόν έρευνες καί αγώνες γιά τήν επίλυση του μεγάλου αυτού προβλήματος φαίνεται πώς οδηγούν τώρα σέ μία ιδιαίτερα ικανοποιητική λύση. Πρόκειται γιά τήν επινόηση από μία Γαλλική εταιρία ενός συστήματος αυτόνομου «άφαλατωτού» πού λειτουργεί μέ ελαφρή πίεση επί ενός μοχλού. Η συσκευή αποτελείται από μία άντλία ύψηλης πιέσεως ή όποία μέ τή βοήθεια του βραχίονος ενός μοχλού αναρροφά τό θαλασσινό νερό καί μέσω μιας μεμβράνης αντίστροφης όσμώσεως διαχωρίζει τό γλυκό νερό από τήν άλμη. Δοκιμαστικές εφαρμογές πού έγιναν από τήν άρμόδια ύπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού στέφθηκαν μέ πλήρη επιτυχία. Καί ή σωτήρια συσκευή κατασκευάζεται ήδη σέ διάφορους τύπους πού αποδίδουν από ένα μέχρι έξι λίτρα γλυκού νερού ώριαίως.

Σημειώνουμε γιά τούς ενδιαφερόμενους ότι ή Γαλλική εταιρία λέγεται VAL, ή συσκευή ονομάστηκε «Seagold» καί κοστίζει από 9.000 μέχρι 24.000 γαλλικά φράγκα.

κρατικού συγκροτήματος British Shipbuilders, ότι κατά τούς δέκα προεχέεις μήνες θά απολυθούν άλλοι 3.495 εργαζόμενοι από τό σύνολο τών 9.030 πού ύπηρετούν στό συγκρότημα. Η ανακοίνωση προσθέτει ότι θά κλείσουν όριστικά τρείς ακόμα ναυπηγικές εγκαταστάσεις ήτοι τό ναυπηγείο Smith's του ποταμού Tees, τό ναυπηγείο Troon στή Σκωτία καί τό εργοστάσιο ναυτικών μηχανών Clark Kinlaid.

Υπενθυμίζεται ότι τό 1977 πού συνεστήθη τό συγκρότημα, τά βρετανικά ναυπηγεία άπασχολούσαν περί τούς 34.000 εργάτες καί τό καρνέ τους περιελάμβανε παραγγελίες ύψους 1,5 έκ.ατ. τόννων καί αξίας 720 έκ.ατ. στερλινών. Τό 1983 οι παραγγελίες είχαν περιορισθεί σέ 450 χιλιάδες, συνολικής αξίας μικρότερης τών 340.000 στερλινών. Στο διάστημα αυτό έγιναν οι άναδομήσεις, συγχωνεύσεις, μετατροπές καί ιδιωτικοποιήσεις πού εξέφραζαν τήν οικονομική πολιτική τής κυβερνήσεως θάτσερ. Τά ναυπηγεία Vickers, Cammel Laird, Swan Hunter καί Vosper πωλήθηκαν σέ ιδιωτικά συμφέροντα, τά δέ ναυπηγεία Austin Pickersgill, Sunderland καί Smith's Dock συγχωνεύθηκαν σέ διευθυντικό επίπεδο. Άλλά οι παραγγελίες συνεχώς στερεύουν καί ή κατάσταση επιδεινώνεται τόσο από τό μαρasmus τής βιομηχανίας τών γεωτρώσεων όσο καί από τήν έλλειψη παραγγελιών πολεμικών πλοίων λόγω περικοπής του προϋπολογισμού έθνικής άμύνης.

Όπως είναι φυσικό ή κατάσταση αυτή προκάλεσε όξείες αντιθέσεις στό Κοινοβούλιο μεταξύ 'Αντιπολιτεύσεως καί Κυβερνήσεως, ή όποία μολοντί πιστεύει ότι ή παγκόσμια ναυπηγική κρίση έπληξε όλες τίς ναυπηγικές χώρες, Εύρώπης καί Άνατολής, δέν δίστασε νά ενισχύσει τήν έθνική ναυπηγοβιομηχανία μέ ποσόν τό όποίο από τό 1979 έχει ξεπεράσει τό 1,4 δισεκατ. στερλινών.

ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΜΑΡΚΟΖ

Μετά τήν πολιτική άλλαγή τίς Φιλιππίνες παρατηρήθηκε κάποια μεταβολή στή χρησιμοποίηση τών έγχωρίων πληρωμάτων, έφόσον πολλοί ξένοι έφοπλιστάι προτίμησαν ναυτικούς άλλης έθνικότητας γιά ν' αποφυγουν τίς σχετικές διοικητικές καθυστερήσεις. Πρέπει νά σημειωθεί ότι μέ 50.000 καί πλέον Φιλιππινέζους ναυτικούς άπασχολούμενους σέ ξένα πλοία, ό ναυτιλιακός τομέας είναι ή πέμπτη κατά σειρά πηγή εισροής ξένους συναλλάγματος στή χώρα. Καί ότι γιά τή ναυτολόγηση τών ντόπιων ναυτικών μεσολαβούν πολλά καί διάφορα έγχώρια πρακτορεία, τά όποία δέν χαιρούν όλα ιδιαίτερα καλής φήμης.

Είναι γνωστό ότι γιά τή ναυτιλιακή τους ά-

νάπτυξη οι Φιλιππίνες είχαν ένθαρρύνει πολύ τίς μικτές έπιχειρήσεις μέ Εύρωπαίους καί 'Ιάπωνες έφοπλιστές καί τήν έγγραφή τών πλοίων τους στό έθνικό νηολόγιο.

Οι έπιχειρήσεις αυτές προσλάμβαναν Φιλιππινέζους ναυτικούς, βρίσκοντας έτσι κάποια προστασία από τή δράση τής ΔΟΜ, ή όποία δέν έχει ακόμη χαρακτηρίσει τή σημαία τους ως «σημαία εύκολίας». Υπογραμμίζεται πάντως ότι ό έλάχιστος μηνιαίος μισθός του Φιλιππινέζου ναυτικού μόλις φθάνει τά 230 δολάρια τά όποια θεωρούνται κατώτερα του μέσου όρου τών σημαίων άνοικτού νηολογίου. Κατά τά κριτήρια τής ΔΟΜ έπρεπε νά παίρνουν τουλάχιστον 550 δολάρια μηνιαίως, άφού τά δικά της μισθολογικά έπίπεδα προσεγγίζουν τά 820 δολάρια.

Τό σύστημα τών μικτών έπιχειρήσεων έχει εγκατασταθεί από τό 1977 αλλά άρχισε νά αποδίδει κυρίως από τό 1982 όποτε άνω τών 300 ξένων πλοίων τέθηκαν υπό τή σημαία τών Φιλιππινών. Έτσι ό στόλος της πλησίασε τά 5 έκ.ατ. τόννων καί ή χώρα έπωφεληθήκε από τή εισαγωγή μεθόδων έκμεταλλεύσεως καί διαχειρίσεως πλοίων, άφήνοντας στόν ξένο έφοπλισμό καί τίς ξένες Τράπεζες τόν πονοκέφαλο καί τήν εύθύνη τής χρηματοδοτήσεως.

ΠΡΟΧΕΙΡΟΤΗΤΕΣ

Αυτά πού έγιναν στά «Ποσειδώνια» μέ τήν ξαφνική — τήν τελευταία στιγμή — άπαγόρευση τής λειτουργίας τεσσάρων περιπτέρων νοτιοαφρικανικών έπιχειρήσεων δείχνει τήν έλληνική προχειρότητα καί τήν έλληνική τσαπατσουλιά πού όπως είναι συνηθισμένο στόν τόπο αυτό θά κληθεί καί πάλι νά πληρώσει ό έλληνικός λαός, γιατί οι έπιχειρήσεις πού έθίγησαν — άνεξάρτητα από τίς αίτίες πού επικαλέσθηκαν άρμόδιοι καί άναρμόδιοι θά ζητήσουν δικαστικά νά αποζημιωθούν γιά τίς ζημιές πού υπέστησαν. Ένώ τό όρθό θά ήταν άναζητηθούν οι υπεύθυνοι καί νά κληθούν νά πληρώσουν αυτοί από τήν τσέπη τους γιά τήν όλιγωρία τους.

ΜΑΣ ΤΙΜΑ

Ό πρώην ύπουργός Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Έμμ. Κεφαλογιάννης μέ τόν όποίο συναντηθήκαμε μέ τήν εύκαιρία τών «Ποσειδωνίων» μάς δήλωσε ότι παρακολουθεί άνελλιπώς τά «Ναυτικά Χρονικά» καί μάς συγχαίρει γιά τούς προβληματισμούς μας γενικότερα γύρω από τά θέματα τής Ναυτιλίας καί γιά τούς αγώνες μας πού άποβλέπουν στήν προσέλευση στό έθνικό νηολόγιο όλων τών έλληνόκτητων πλοίων.

Η δήλωσή του καί τά συγχαρητήριά του μάς τιμούν ιδιαίτερως.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL
HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"
TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)
BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS
FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

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

Η Κοινοτική Ναυτιλιακή Πολιτική

Από της 1^{ης} Απριλίου του 1985 που η Κομισιόν της ΕΟΚ δημοσίευσε την έκθεσή της για μία κοινή πολιτική των θαλασσίων μεταφορών, μέχρι σήμερα, δεν έχει γίνει ουσιαστικά καμιά συγκεκριμένη εφαρμογή των ξέξι βασικών προτάσεων που περιείχε η έκθεση.

Εξάλλου είναι φανερό ότι παρά τον επείγοντα χαρακτήρα του θέματος, δεν γίνεται τίποτα για να σταματήσει ή συνεχίσει κάμψη του ευρωπαϊκού εμπορίου στόλου.

Για τους λόγους αυτούς η Έπιτροπή των Έφοπλιστικών Ένώσεων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, απέστειλε προς το Συμβούλιο Έπουργών της ΕΟΚ μία σοβαρότατη έκκληση για να ληφθούν επί τέλους τα επιβαλλόμενα μέτρα που θα επιτρέψουν να μιλούμε για αποτελεσματική κοινή πολιτική στα πράγματα της ναυτιλίας. Πέρα όμως από τα μέτρα αυτά η ανάγκη όπως ο ευρωπαϊκός έφοπλισμός αποκτήσει και πάλι τη συναγωνιστική του ικανότητα καθιστά αναγκαίες όρισμένες συμπληρωματικές ενέργειες για να ανακοπεί ή απειλητική κατιούσα. Πράγματι δέ η συμμετοχή της Κοινότητας στο παγκόσμιο τοννάζ έπεσε κάτω του 21%. Από το 1980 ο στόλος της Κοινότητας μειώθηκε κατά 20%, ενώ ένα 15% των πλοίων της τελούν σε παροπλισμό. Ειδικότερα δέ από το 1978 η κατηγορία των πλοίων γραμμής ελαττώθηκε κατά 12%, των δεξαμενοπλοίων κατά 7% και των πλοίων ξηρού φορτίου κατά 6%.

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις

Αναλύοντας τις θέσεις των Κοινοτικών Έφοπλιστών, ο Πρόεδρος της Ένώσεως ανέφερε ότι εκτός από την άμεση υιοθέτηση των ρυθμίσεων που έχουν υποβληθεί στο Συμβούλιο Έπουργών, την χωρίς καθυστέρηση εφαρμογή των μέτρων αντι-ντάμπινγκ και την άρση των περιορισμών άκτοπλοίας, οι Κοινοτικοί έφοπλιστές προτείνουν τα ακόλουθα συμπληρωματικά μέτρα που η επιταχυνόμενη επιδείνωση καθιστά απαραίτητα:

α) παγκόσμια έκστρατεία για τη διάλυση των παλιών και αντιοικονομικών σκαφών, ώστε να μειωθεί το ύψιστο πλεόνασμα του τοννάζ και να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του στόλου της ΕΟΚ.

β) αναπροσαρμογή των οικονομικών

ένισχύσεων προς τον έκσυγχρονισμό και την αντικατάσταση των μηχανών των υπάρχοντων πλοίων, ώστε να εξασφαλισθεί εργασία στα ναυπηγεία χωρίς αύξηση του πλεονάσματος.

γ) μείωση των μεταξύ των κρατών-μελών ύφισταμένων ανισοτήτων στους όρους χρηματοδοτήσεως. Ο έφοπλισμός οφείλει να κινηθεί υπό ανταγωνιστικούς όρους επί παγκοσμίου επιπέδου, ώστε να ακολουθήσει γενικότερος περιορισμός των επιχορηγήσεων έκμεταλλεύσεως και ναυπηγήσεως.

δ) ανεπιφύλακτη εφαρμογή της ελεύθερης διακινήσεως των εργατικών χερών στο εμπορικό ναυτικό με την καθιέρωση πιστοποιητικού άμοιβαίας αναγνώσεως και παράλληλη ελάφρυνση των δαπανών κοινωνικής ασφάλισης. Σχετική είναι και η παροχή ειδικών διευκολύνσεων στους ναυτικούς ως προς τη φορολογία του εισοδήματός τους και η διάθεση κοινοτικών κεφαλαίων για τη επαγγελματική τους επιμόρφωση.

Η πρόσφατη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Έπιτροπής

Παράλληλες απόψεις άπηχε και η πρόσφατη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Έπιτροπής (ΟΚΕ) των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η οποία κατά τη σύνοδο ολομελείας της που πραγματοποιήθηκε στις 21 Μαΐου στις Βρυξέλλες, υιοθέτησε την εισήγηση του κ. Μόλς Σόρενσεν (Όμοσπονδία Αξιωματικών Έμπ. Ναυτιλίας της Δανίας) και της κυρίας Άννας Μπρεδέμα (ειδικού συμβούλου της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών) συνεισηγητριάς.

Η Οικονομική και Κοινωνική Έπιτροπή μολονότι επικροτεί τη νέα θετική στάση που υιοθέτησε η Ευρωπαϊκή Κοινότητα σύμφωνα με την οποία οι θαλάσσιες μεταφορές θεωρούνται ως μία αυτόνομη οικονομική δραστηριότητα, εντούτοις θεωρεί ότι πρέπει να ένισχυθεί η πολιτική της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στον τομέα της ναυτιλίας. Η Κοινότητα δεν αντιμετωπίζει μία άκαμπτη επιλογή μεταξύ ελεύθερης αγοράς και προστατευτισμού. Μπορεί να υπάρξει μάλλον μία ισορροπημένη και πραγματιστική προσέγγιση σύμφωνα με την οποία θα αναλαμβάνονται επιλεκτικές άμυντικές ενέργειες στις περιπτώσεις κατά τις οποίες υποσκάπτεται σοβαρά ή βασική βιωσιμότητα του ναυτιλιακού τομέα.

Η ΟΚΕ υποστηρίζει κατηγορηματικά ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα πρέπει να λάβει υπόψη τη ναυπηγική πολιτική στο βαθμό που έχει επιπτώσεις στη ναυτιλιακή πολιτική, έπειδή τό επίμονο πρόβλημα της πλεονάζουσας χωρητικότητας αποτελεί εμπόδιο για οποιαδήποτε ανάκαμψη στο ναυτιλιακό τομέα. Η ΟΚΕ συνεπώς υποστηρίζει ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα πρέπει να ένθαρρύνει τους έφοπλιστές της να υιοθετήσουν την πολιτική της «διάλυσης και ναυπήγησης» σαν ένα μέσο για να αποφευχθεί ο φθηνός και υποβαθμισμένου επιπέδου ανταγωνισμός από μεταχειρισμένα σκάφη που θα πρέπει να αντιμετωπίσουν οι κοινοτικοί πλοιοκτήτες.

Επιπλέον η ΟΚΕ τονίζει ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα πρέπει να χρησιμοποιήσει τη διαπραγματευτική της ισχύ για να άντισταθεί στον προστατευτισμό των θαλάσσιων μεταφορών με την παρεμβολή διατάξεων σε εμπορικές συμφωνίες με τρίτες χώρες που θα διασφαλίζουν την πρόσβαση σκαφών νηολογμένων στα κράτη μέλη.

Θα πρέπει να υπάρξει μεγαλύτερος συντονισμός των έθνικών ένισχύσεων προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στο Έσωτερικό της κοινότητας και η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα πρέπει να άντιταχθεί πιό ένεργα και άπροκάλυπτα σε όποιεσδήποτε έθνικές επιδοτήσεις ναυπηγείων σε παγκόσμια κλίμακα, όταν αυτές συμβάλλουν στην κρίση που προέρχεται από την πλεονάζουσα χωρητικότητα.

Σέ ότι άφορά τα «Άνοικτά νηολόγια» η ΟΚΕ έπισημαίνει ότι ένώ τα πλοία που έχουν ύψώσει σημαίες εύκαιρίας άντιπροσωπεύουν σήμερα τό 28% της παγκόσμιας χωρητικότητας και ένώ τό 1975 η χωρητικότητά του ήταν κατά 19% μικρότερη από τό συνολικό στόλο που έφερε κοινοτικές σημαίες, σήμερα είναι κατά 29% μεγαλύτερη. Μέ την έπισήμανση αυτή, η ΟΚΕ θεωρεί ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δέν έδωσε άρκετή προσοχή στις οικονομικές επιπτώσεις των σημαίων εύκαιρίας στους στόλους των κρατών μελών και την ανταγωνιστικότητά τους. Κατά συνέπεια, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα πρέπει να χρησιμοποιήσει τις έξουσίες της και να απαιτήσει από τα κράτη μέλη να την ένημερώνουν για κάθε ύψωση σημαίας κοινοτικού ή μή κοινοτικού κράτους από κοινοτικούς πλοιοκτήτες ή για την αγορά ξένων σκαφών με τη χρησιμοποίηση κεφαλαίων από πηγές που βρίσκονται στην Κοινότητα.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Η ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΑΔΕΛΦΩΝ ΡΕΘΥΜΝΗ ΣΕ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΕΥΠΟΙΪΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Διάβασα, στο τελευταίο τεύχος σας, μεταξύ των άλλων ενδιαφερόντων κειμένων και τα δύο που αφορούν τις επενδύσεις των έφοπλιστών στην Ελλάδα και τα έργα τους ευποιίας, που πολύ επίκαιρα προβάλατε για την αναγκαία διαφώτιση εκείνων που δεν τα γνωρίζουν. Θά μου επιτρέψετε όμως να επισημάνω την (εκ παραδρομής προφανώς) παράλειψη της μνείας των ονομάτων δύο εκ των αξιολογότερων παραδοσιακών έφοπλιστών μας, των παλαιών συμπολιτών μας άειμνήστων Νικολάου και Μηνά Β. Ρεθύμνη, των οποίων η συνεισφορά, τόσο σε επενδύσεις όσο και σε έργα ευποιίας, δεν είναι καθόλου εύκαταφρόνητη και γι' αυτό έθεώρησα χρέος μου τιμής προς τη μνήμη τους να σας υπενθυμίσω την εισφορά τους, ώστε, αν κρίνετε σκόπιμο, να συμπεληρώσετε τα κείμενά σας, είτε δημοσιεύοντας την παρούσα επιστολή μου, ή όπως αλλιώς κρίνετε έσείς ένδεδειγμένο.

Και για μέν τις επενδύσεις του Νικολάου Ρεθύμνη στο ΝΕΩΡΙΟ ΣΥΡΟΥ, ο Ιδρυτής των «Ναυτικών Χρονικών» και στενός φίλος τους, άειμνήστος Δημήτριος Κωττάκης, είχε ασχοληθεί επί χρόνια και με σειρά πολλών δημοσιευμάτων. Όπως είναι γνωστό, η Κρατική Πλωτή Δεξαμενή, που πήρε η Ελλάδα από τις γεωμανικές επανορθώσεις και εγκαταστάθηκε στη Σύρο πριν από 30 χρόνια θ' απέβαινε στην ουσία αναποτελεσματική, ίσως άχρηστη, αν ο Νικ. Ρεθύμνης δεν άγοραζε τό παληό, ρημαγμένο κατά τη ξενική κατοχή, ιστορικό ΝΕΩΡΙΟ της Σύρου, δεν τό άνοικοδομούσε, δεν τό εξώπλιζε με νέο, σύγχρονο, μηχανολογικό εξοπλισμό, ώστε να καταστεί τό άπαραίτητο εργαλείο, η άναγκαία έπισκευαστική βάση με την οποία αξιοποιήθηκε και μπόρεσε να λειτουργήσει άποδοτικά η Δεξαμενή, για να γίνει, μαζί με τό Νεώριο, τό μέσο της οικονομικής άνασυγκροτήσεως της Σύρου. Ύστερα από δέκα χρόνια περίπου, ο Νικόλαος Ρεθύμνης έπώλησε τό Νεώριο — που έκτός από την έπισκευαστική είχε άναπτύξει και ναυπηγική δραστηριότητα — στους υιούς Νικ. Γουλανδρή, οι οποίοι με τη προσθήκη δύο νέων δεξαμενών (70.000 και 40.000 τόννων άνυψωτικής ικανότητας άντιστοιχώς), έδωσαν μεγάλη ώθηση στη πατροπαράδοτη Συριανή έπισκευαστική βιομηχανία του νησιού. Όμως, λόγοι που δεν ώφελεί να άναφερθούν έδώ, άνάγκασαν τους υιούς Ν. Γουλανδρή να άποσυρθούν από την έπιχείρηση του Νεωρίου για να την αναλάβουν, ύστερα από διακοπή της λειτουργίας της, επί ένα έτος περίπου κρίσιμο για Σύρο — οι Τράπεζες ΕΤΒΑ, Έθνική και Ίονική και Λαϊκή, ώστε έκτοτε να λειτουργεί — μέσα στην ύφισταμένη ναυτιλιακή κρίση — σχετικώς άποδοτικώς και εν πάση περιπτώσει να άποτελεί πάντοτε τόν πνεύμονα της Συριανής οικονομίας.

Άπό την άναγκαία αυτή εξιστόρηση, νομί-

ζω ότι προκύπτει άβίαστα ότι, ούτε η Κρατική Πλωτή Δεξαμενή θά είχε αξιοποιηθεί, ούτε η οικονομία της Σύρου θά είχε άνορθωθεί, αν ο Νικόλαος Ρεθύμνης δεν είχε κάμει τη σημαντική επένδυσή του στο Νεώριο. Αυτό, έκτός των συμπολιτών του, του τό άνεγνώρισε ο Δήμος Έρμουπόλεως, ο οποίος, με είσηγηση του γράφοντος — υπό την ιδιότητα του Δημάρχου τότε της πόλεως — του άπένειμε τό Χρυσούν Μετάλλιον Τιμής της Πόλεως.

Θά έλθω τώρα στο θέμα των έργων ευποιίας για να άναφέρω ότι, ο Νικόλαος Ρεθύμνης — έκτος των επί σειρά έτών ευεργεσιών του προς ναούς, Ιδρύματα, τη Σχολή Μηχανικών Σύρου (της Ιδρύσεως της οποίας ύπήρξε ύποκινητής) ένδεεις συμπολίτες του κλπ. — ίδρυσε τό 1977, με τόν άδελφό του Μηνά, τό Φιλάνθρωπικό Ίδρυμα «Η ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ ΚΑΣΙΩΝ», τό οποίο έχρηματοδότησαν έν ζωή και κατέλειπαν, μετά τό θάνατό τους, σχεδόν όλη την περιουσία τους, άποτιώμενη σε είκοσι έκατομύρια δολάρια. Σκοπός του Ίδρύματος αυτού είναι η παροχή ίατροφαρμακευτικής και νοσοκομειακής περιθάλψεως, στην Ελλάδα και στο έξωτερικό, με προτεραιότητα των Κασιωτών και Συριανών, ή χορήγηση ύποτροφιών στις Άνώτατες Σχολές και χρηματικών βραβείων σε άριστεύοντες άποφοίτους των Λυκείων Κάσου και Σύρου, που είναι παιδιά ναυτικών, ή χορήγησης οικονομικής ενίσχύσεως σε παιδιά ναυτικών εκ Σύρου και Κάσου, που οι γονείς τους είτε έχάθηκαν στη θάλασσα ή κατέστησαν άνάπηροι. Κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του, από τό 1979, τό Ίδρυμα των Αδελφών Ρεθύμνη περιέθαλψε μέχρι τό τέλος 1985, 426 άσθενείς για τους οποίους δαπάνησε 160.000.000 δραχμές.

Άπ' αυτούς, 238 ένοσηλεύθηκαν στο έξωτερικό, κυρίως για έγχειρήσεις καρδιάς και 188 στην Ελλάδα. Άκόμη έχορήγησε ύποτροφίες ύψους 1.290.000 δρχ., χρηματικά βραβεία ύψους 645.000 δρχ. και οικονομική ενίσχυση σε όρφανά τέκνα ναυτικών ύψους 450.000 δρχ.

Την έξοχη αυτή πράξη ευποιίας, ύστερα από είσηγηση του έν Αθήνας Συνδέσμου Συριανών, έβράβευσε μετά θάνατον ή Άκαδημία Αθηνών, κατά την πανηγυρική συνεδρίασή της της 30 Δεκεμβρίου 1985, με τό βραβείο του οποίου έσωκλείω φωτοτυπία.

Είμαι βέβαιος, ότι, των άνωτέρω θά λάβετε γνώση εύχαρίστως και ότι θα ένεργήσετε όπως θά κρίνεται ένδεδειγμένα.

Με εύχαριστίες και τιμή,
ΣΤΑΥΡΟΣ Ι. ΒΑΦΙΑΣ
Τέως Δήμαρχος Έρμουπόλεως
Αθήναι 112 57, 9/6/86
Ι. Δροσπούλου 56-58

Σημ. Συντ.: Πράγματι σε παραδρομή όφειλόταν ή παράληψη της συμβολής των Αδελφών Ρεθύμνη τόσο σε επενδύσεις, όσο και τα έργα ευποιίας τό οποία περιγράφει έκτενώς ο φίλος έπιστολόγράφος.

Η ΠΟΙΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ (1): ΣΕΙΡΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Έφθασε κάπως καθυστερημένα, λόγω διαμονής μου, τό τεύχος της 15ης Μαΐου, όπου έδιάβασα τό σχόλιόν σας «Η ΠΟΙΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ», καθώς και την έπιστολήν διά τό αυτό θέμα, του συναδέφου κ. Μαρματσούρη.

Πράγματι, δεν έπίστευα στα μάτια μου, διά τό ότι έδιάβαζα.

Βεβαίως ο συνάδελφος κ. Μαρματσούρης θίγει έν έκτάσει τό θέμα.

Μά και έγώ ως και τόσοι άλλοι συνταξιούχοι ναυτικοί, ύψώνων φωνήν διαμαρτυρίας, διά την δεσποτικήν, ίνα μήν διαφορετικά χαρακτηρίσω, άπόφασιν του Έμπορικης Ναυτιλίας.

Έδώ είναι τό «ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΜΕΝ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΣΣΟΜΕΝ» κάποιων άλλων έποχων.

Όταν ο Έπουργός, ή μάλλον οι φαστήρες συμβουλοί του έσκέφθησαν τό, «Ένα έτος φυλάκισιν στον ναυτικόν και στους άλλους συνενόχους του, αν συνταξιούχος συλληφθεί να εργάζεται επί Πλοίου μη άσφαλισμένου κλπ...», έπρεπε να σκεφθούν κάτι χρησιμώτερον διά τόν Έλληνα συνταξιούχον ναυτικό, τό πολυσυζητημένον 80 τοίς έκάτο των «ΘΑ», διά τους Πλοίαρχους και τους πρώτους Μηχανικούς και μερικά άλλα.

Ός γνωρίζετε, και πολύ καλώς το θίγετε, οι άνώτεροι και άνώτατοι Άξιωματικοί των τριών όπλων και του Λ.Σ. μετά την άποστράτεια των, τοποθετούνται και κάπου άλλο με ούκ όλίγας όμοιβάς.

Οι εκ του Πολεμικού Ναυτικού προερχόμενοι, μετά την συνταξιοδότησιν των, νέοι, λαμβάνουν και τό δίπλωμα του Μηχανικού Γ' τάξεως και Ήλεκτρολόγου. Έν συνεχεία εργάζονται στο Έμπορικόν ναυτικόν.

Κύριε Διευθυντά, έχουν κατά νούν οι άρμόδιοι, ότι πλοία Κυπριακής σημαίας ταξιδεύουν με Τούρκον ή Κορεάτην πλοίαρχον;

Διά ποίον λόγον να μήν εργασθεί έστω και για λίγο, Έλλην συνταξιούχος, μιά και τό συνάλλαγμα θά γυρίσει στη τήν όσον οικονομικώς έξουθενωμένην Πατρίδα;

Μετά την άπόφασιν αυτήν του ΥΕΝ, έρωτώ τό έξής:

Άν κανείς συνταξιούχος μεταβεί στο έξωτερικόν, ως ΗΠΑ, Αυστραλία κλπ, για να δεί παιδιά του που σπουδάζουν ή να έπισκεφθεί προσφιλή του πρόσωπα, θά πρέπει να παρουσιάζεται στα κατά τόπους έλληνικά Προξενεία να δίδει τό παρόν; Μήπως θά πρέπει να λαμβάνει ειδικήν άδειαν άναχωρήσεως;

Δηλαδή επανερχόμεθα εις άλλας ήμέρας του καιρού εκείνου...

Τί είμεθα, Κύριοι άρμόδιοι οι συνταξιούχοι ναυτικοί και μάς φέρεσθε έτσι;

Έγκληματις του κοινού Ποινικού Δικαίου; Τό μεγάλο κακούργημα όπου έπράξαμε, είναι ότι έφέραμε τό κόπια μας στην Πατρίδα και δεν τα έχομε καταθέσει σε έξενες Τράπεζες του έξωτερικού να μάς κάνουν και ύποκλίσεις.

Ύστερα από την άπόφασιν αυτήν του ΥΕΝ περί ποινικοποιήσεως του θέματος, δεν μένει άλλο τίποτε από τό να μάς συγκεντρώσουν σε κλειστά «ΓΚΕΤΟ» ως οι Γερμανοί τους Έβραίους.

Όλοι οι συνταξιούχοι ναυτικοί είμεθα Έλληνες δευτέρας κατηγορίας και ως οι Έβραίοι έφερον τό «ΑΣΤΡΟΝ ΤΟΥ ΔΑΥΪΔ», έμείς να φέρωμεν τό έμβλημα του Έμπο-

κού Ναυτικού, Τρίαινα και "Αγκυρα.

Σας εύχαριστώ διά την φιλοξενία της έπιστολής μου αυτής.

Μετ' εκτιμήσεως
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Π. ΛΕΚΑΤΣΑΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος

Βέροια, 26 Μαΐου 1986

Η ΠΟΙΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ (2): ΔΕΝ ΕΙΜΕΘΑ (ΑΚΟΜΗ) ΧΑΧΟΛΟΙ

'Από τόν πλοίαρχο κ. 'Α. Τσεβά μάς έστάλη η κατωτέρω άνοικτή έπιστολή προς τόν ύπουργό Έμπορικής Ναυτιλίας.

'Αξιότιμε κ. 'Υπουργέ,

'Απογοητευτική είναι η έντύπωση από την άνάγνωση τού σχολίου των «Ν.Χ.» 1223/15.5.86 υπό τόν τίτλον «Η ΠΟΙΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ», πού άφορά εις την άπασχόληση των συνταξιούχων ναυτικών.

Ευλόγως ανακύπτουν έρωτήματα (άν πράγματι έτσι είναι), εις τα όποια παρακαλείσθε να άπαντήσετε ΕΥΘΕΩΣ:

1) Γιατί άραγε αναγκάζονται οί συνταξιούχοι εις έπανεργασία, ύστερα από ταισιωρήν έτών όλοκληρών, εις ένα από τά δυσκολότερα ή σκληρότερα έπαγγέλματα; Διά να πλουτίσουν; Τώρα; Όψίμως; Όταν μάλιστα η θάλασσα έπαυσε πρό πολλού να προσφέρει ήγεμονικά άποδοχάς;

Μήπως έχουν άμέσους βιωτικές ανάγκες τίς όποιες δέν έχουν άλλον τρόπον να καλύψουν; Είναι αδύνατον να πιστεύση κανείς ότι δέν έπροβληματίσθητε έπ' αύτού.

2) Μέ την άναμφίβολη βεβαιότητα ότι έτσι ή περίπου έχουν τά πράγματα θά ήτο χρήσιμο να μάς δικαιολογήσετε από πού άντλείτε τό δικαίωμα να στερήσετε ούσιαστικά πόρους ζωής εις χιλιάδες ανθρώπων - ναυτικών και των οικογενειών των. Καί μέ τούς εις τά γραφεΐα έν Έλλάδι και άλλοδαπην τί μέτρο θά λάβετε; Καί μέ αύτούς άκόμη τούς εις τό καθαυτό 'Υπουργείον σας τί θά κάμετε; ή μήπως — όπως λέγεται — υπάρχουν μυστικά άνθρωποθυρίδες γιά να ξαναμπούν;

3) 'Αν τά Ν. Σωματεΐα συμφωνούν, έσθε βέβαιος ότι το πράττουν ένσυνειδήτως ή πιεζόμενα από τά ενεργά μέλη των, διαβλέποντα όμως και ότι και άν ό νόμος ψηφισθί τελικώς δέν θά έφαρμοσθί ή θά άτονίσθ — όπως συμβαίνει συνήθως εις τό δοβλέτι μας; Καί τότε ποια θά άποβή ή ούσία τού πράγματος; 'Ημπορείται να σκεφθείτε ότι: «έγώ μέχρι τότε θά έχω άναδομηθί...».

4) 'Υπάρχει τέλος συνταγματική κάλυψις της προθέσεώς σας, ότι τό Σύνταγμα — ΜΕΧΡΙ ΤΩΡΑ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ — προβλέπει την ίσην από μέρους της Πολιτείας μεταχείρησιν των πολιτών ή κακώς τό έρμηνεύει ό Έλλ. Λαός;

5) Χάριν δικαιοσύνης, έισηγήθητε — πριν νομοθετηθί ή πρόθεσίς σας — εις την Κυβέρνησιν να γενικήσθ την άπαγόρευσιν εργασίας εις τούς καθοιανδήποτε μορφήν συνταξιοδοτηθέντας Έλληνας πολίτας; καί τί σας είπε; Γιατί δέν τό άποτολμά;

Μιά τέτοια πράξις θά απέβαινε ή σημαντικώτερη ίσως ύπηρεσία πού ή κυβέρνηση ή οιαδήποτε Κυβέρνησις, θά προσέφερεν εις τόν τόπον, διότι, άν μή τί άλλο, εις τούς παρόντας δύσκολους καιρούς θά άνεκούφιζεν τό σημαντικώτατον διά τό Έθνος πρόβλημα της άνεργίας των νέων μας.

'Εχομεν εις τόν τόπον αύτόν πλουσίως διαβιούντες παρήλικας λόγω παχυλών συντάξεων και ύψηλου έν συνεχεία μισθοϋ (Τραπεζικοί, στρατιωτικοί, Δημ. και ιδ. ύπάλληλοι, κ.λπ.) και πεινώντας νέους μας δη έπιστήμονας. Πού άλλου νομίζετε συμβαίνει παρόμοιον;

6) 'Επανερχόμενοι εις τό πρόβλημά μας, την Ναυτιλίαν μας, θλιβερά διαπίστωσις παραμένει ή καθημέραν διαγραφή από την Έλλ. Σημαία, ή όποια όλοι φοβούνται ότι θά συνεχισθί ή και έπιταχυνθί, προκειμένου να μειωθί τό κόστος κινήσεως μέ σκοπό τί διάσωση τού πλοίου ή παράτασις της ζωής του, από τί Ν. κρίσι, ή όποια λαμβάνει πλέον διαστάσεις Μάστιγος. 'Εκεί είναι ή ούσία τού προβλήματος και έπαυτοϋ θά πρέπει να μάς πητε τί ούσιαστικό σκέπτεσθε να κάμετε.

'Αφήστε τούς «κοσμοδιορθωτάς» της 'Ακτής Μισούλη οί όποιοι σας πονοκεφαλιάζουν κάθε μέρα. Τη δουλειά τους κάμουν. 'Αφήστε τους να φωνάζουν. Μαζέψτε τά φυλλάδιά τους ή ζητήστε τους να τά βλέπετε κάθε φορά που σας ένοχλούν, και τότε θά άντιληφθίτε πού στέκονται.

'Αξιότιμε κ. 'Υπουργέ,

Κρατήστε τό πλοίο στην Έλλ. Σημαία. Φέρτε πίσω όσα ξεστράτισαν. Δέν είναι κακοί Έλληνες όσοι αλλάζουν σημαία. Τόν μόχθο τους προσπαθούν να διασώσουν. Δείτε παρακαλώ, τί παρέχουν ή άλλες σημαίες, και δώστε παραπλήσιες λύσεις.

Σώστε τό Έλλ. πλοίο. Τότε θά έχετε έπιτύχει και τότε οί ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΙ ναυτικοί θά σας ευγνωμονούν. Θά έχουν λίγο -πολύ άπασχόλησι ώστόσο περάσει ή μπόρα.

Και κάτι άκόμη: 'Εξυγιάνετε τό ΝΑΤ από τίς παράνομες συντάξεις και τίς άδικαιολόγητες σπάταλες τους, μιά από τίς όποιες είναι τά περιβόητα Λεωφορεία των 'Υπαλλήλων του δαπάναις των άσφαλισμένων Είναι τά «ΚΕΚΤΗΜΕΝΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ» ως άτυχώς άπήντησεν ό κ. Κατσιφάρας, υίοθετήσας προφανώς άτυχείς έισηγήσεις. 'Αν έρευνήσετε θά άπογοητευθείτε από την κακήν διάθεσιν πολλών χρημάτων τού ΝΑΤ.

Όλα λοιπόν, όσα έξετέθησαν πρέπει να γίνουν γιά να νοικοκυρευθί ή Ναυτιλία μας γενικώτερον. Αυτά όμως ζητούν α) Τό άνά-

στημά σας, β) άδιαφορίαν ως προς τό ΠΡΟΣΚΑΙΡΟΝ πολιτικών κόστος.

Μετά τό «ναυάγιον» τού ΝΑΤ οί συντάξεις του δέν φθάνουν, θά λιγοστεύουν όσο οί πόροι του έλαττώνονται.

Οί συνταχιούχοι ναυτικοί δέν ήμπορούν να ζήσουν. Αυτό τό βλέπετε καθαρά από τίς δαπάνες της προσωπικής σας οικογενείας, όσον συγκρατημένες και άν είναι. 'Εξ άλλου μήν λησμονείτε κ. 'Υπουργέ τά «ΟΡΑΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ».

Και δράμα σημαίνει κινήσις προς τά άνω, βελτίωσις των ήδη υπάρχόντων, χτίσιμο, δημιουργία, ποτέ άποδρομή και ίσοπέδωσις. Οί ντυντουκοφόροι θά αισθανθούν έαυτούς έπιτυχόντας από τί διάλυσι της Ναυτιλίας μας.

'Αν τελικώς πραγματοποιήσετε την «ποινικοποίηση» της εργασίας (διερωτάται κανείς, άν είναι δυνατόν να φυλακισθί, έπειδή και μόνον εργάζεται ακολουθών εις τό τέλος έπιταγήν τού ανθρώπου), άς είσθε από τούδε βέβαιος ότι ό Νόμος αύτός θά μείνη εις την 'Ιστορίαν της Έλλάδος και θά φέρη τό όνομά σας, όπως και άλλοι άτυχείς νόμου τού παρελθόντος (Σβώλου, Γονή, κ.λπ.).

Και ύπάρχει Σύνταγμα, Κοινοβουλευτισμός, οί πολίται ΑΚΟΜΗ άπολαμβάνουν έλευθεριών (μερικοί μάλιστα άνενοχλήτως κάμνουν κακήν χρήσιν), ή Βουλή λειτουργεί ψηφίζουσα νόμους. Τόν Νόμον όμως τόν όποιον έισηγήσθε είναι άμφίβολον άν θά ψηφίσθ. 'Αλλάξάτε τον ριζικώς.

'Αν τούτο παρελπίδα γίνη, τότε μιά τάξις Έλλήνων, οί ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΜΟΝΟΝ ΑΥΤΟΙ, θά μεταβληθούν εις ΧΑΧΟΛΟΥΣ, και τούτο μοιάζει να είναι λίγο μακριά άκόμη...

Μετ' έξαιρέτου τιμής
Α. ΤΣΕΒΑΣ
Πλοίαρχος

ΟΙ ΞΕΧΑΣΜΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΜΑΣ ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

Κύριε Διευθυντά,

Μέ μεγάλη μου χαρά, έπιθυμώ να σας γνωρίσω ότι εις τό ύπ' αριθ. τεύχος των «Ναυτικών Χρονικών» Νο. 1220/979 της 1/4/86 διάβασα την άπάντησή σας εις προηγούμενην μου έπιστολή της 31/3/86 μέ θέμα «Οί αύξήσεις των Ναυτικών» πού άν και τό έρώτημά μου παραμένει, έν τούτοις, βρήκα πολύ ίκανοποιητική την άπάντησή σας και αρκετά χρήσιμη, διά τούτο και σας εύχαριστούμε θερμώς έγώ προσωπικώς και όλοι οί άξιωματικοί τού πλοίου μας.

Είναι πολύ δύσκολο να σας έκφράσω τό πόσο άπελπισμένα νοιώσαμε τούτη την στιγμή όλοι έμείς οί πραγματικά έπαγγελματίες ναυτικοί, πού τόσο πολύ έχουμε άγνοηθεί τό 2-3 τελευταία χρόνια λές και δέν

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

υπάρχουμε. Διαβάζουμε τακτικά νέα για κάποια μέτρα ή προσπάθειες της κυβέρνησής μας προς τους αγρότες μας, τους Δ.Υ., τους εργάτες ΙΚΑ κλπ. αλλά πουθενά δεν διαβάζουμε μία χαρούμενη λέξη για τον παλαίμαχο του κύματος σε καμιά εφημερίδα μήτε σ' αυτά τα Ναυτικά Νέα του "Υπουργείου μας, μόνον στίς δικές σας στήλες βρίσκουμε κι εμείς μία θέση σ' αυτό τον κόσμο.

Κάθε φορά που μπαίνουμε εις τον Περσικό Κόλπο και αυτό συμβαίνει κάθε 20 - 30 ή-μέρες δεν ξέρουμε αν αυτή ή φορά θάνα ή δική μας σειρά να κτυπηθούμε από ένα περσικό ή ιρακινό πύραυλο, εμείς δεν πλησιάζουμε μήτε εις το Κάργκ, μήτε εις το Σάτ ελ 'Αράμπι, πηγαίνουμε Ντουμπάι, Μπαχρέιν, Ρας Τανούρα, όμως τελευταίως πολύ τακτικά κτυπούν οι Πέρσες τα δεξαμενόπλοια μεταξύ Χορμούζ και Κατάρ εις Νότιο Περσικό και μας γεννιέται τό έρωτημα, γιατί δεν αναγνωρίζεται πιά ολόκληρος ο Περσικός Κόλπος ως Πολεμική Ζώνη, αφού είναι εις τήν πραγματικότητα. Δεν είναι αδιαφορία προς εμάς και αυτό;

Δέν επιθυμώ να σάς κουράσω με τα τόσα προβλήματά μας, αλλά αφού δεν υπάρχει άλλος κανείς ν' ακούσει τήν πονεμένη φωνή μας, σε κάποια ευκαιρία, γράψτε δυό λόγια για τό θέμα αυτό, αν οι αρμόδιοι τα διαβάζουν ίσως τότε μάς σκεφθούν. Είναι πολύ καυτό τό θέμα αυτό, ειδικώτερον τώρα τελευταία που οι Πέρσες φτιάχνουν νέες βάσεις εξορμήσεως κατά των δεξαμενοπλοίων, εις τά ξερνήσια που βρίσκονται εις τήν είσοδο του Περσικού Κόλπου.

Πρός πληροφορίαν σας, τόν τελευταίο καιρό υπάρχει αρκετά καλή κίνησις εις ό,τι αφορά ναυλώσεις παραγώνων πετρελαίου μεταξύ Περσικού Σιγκαπούρης και 'Ιαπωνίας.

Ταξιδεύομεν πλέον με «Full Speed» και πριν ξεφορτώσαμε εις τόν ένα λιμένα είδη έχουμε ναυλωθεί μία τόν άλλο.

Θά προσπαθήσω να βρω στοιχεία για τό προηγούμενο θέμα μας και όταν με τό καλό επιστρέψω εις Πατρίδα θά σας συναντήσω και θά χαρώ πολύ να σας γνωρίσω από κοντά. Σας εύχαριστώ θερμώς δια τήν ειλικρινή και ήθική συμπαράστασή σας και κατανόηση.

Διατελώ

Μετά τιμής
Α' μηχανικός

Τόκιο, 18 Μαΐου 1986

Σημ. Συντ.: Οι υπεύθυνοι των «Ναυτικών Χρονικών» νοιώθουμε ιδιαίτερη συγκίνηση για τις διαπιστώσεις των ιδίων των ναυτικών μας για τό έργο που επιτελούμε υπέρ της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της — ή αναγνώριση του έργου αυτού ά-

ποτελεί για μάς τή μεγαλύτερη ίκανοποίηση. 'Επίσης νοιώθουμε ιδιαίτερη ευχαρίστηση για τις από «πρώτο χέρι» πληροφορίες για τή βελτίωση που έχει επέλθει στα δεξαμενόπλοια — αυτό τό «ταξιδεύουμε πλέον με FULL SPEED» λέγει πολλά και είναι αναμφισβήτητο ότι θά έχει ευνοϊκές επιπτώσεις στο σύνολο της 'Ελληνικής Ναυτιλίας, ακόμη δηλαδή και στα πλοία ξηρού φορτίου επειδή ή καλή αγορά στα δεξαμενόπλοια θά δώσει τή δυνατότητα να πληρωθούν καθυστερούμενα προς τις Τράπεζες και να εξοφληθούν οι προμηθευτές και όλοι οι άλλοι με τους οποίους συναλλάσσεται τό πλοίο με αποτέλεσμα να υπάρξει λιγότερη πίεση προς τις εταιρίες που διαχειρίζονται πλοία ξηρού φορτίου στα όποια ή κατάσταση δεν είναι καλή. Για τό θέμα του Περσικού πρέπει να σημειώσουμε ότι τό ΥΕΝ είχε ξεκινήσει μία προσπάθεια για τήν επέκταση των όρίων της πολεμικής ζώνης, αλλά στο θέμα δεν υπήρξε δυστυχώς συνέχεια. Καί κάτι προσωπικό για τόν επιστολογράφο: τόν περιμένουμε στα «Ναυτικά Χρονικά» όταν με τό καλό ξαναγυρίσει στην πατρίδα.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

'Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Τόν 'Οκτώβριο του 1982 μου έκανες τή χάρι να δημοσιεύσεις ένα γράμμα μου, με τό όποιο σου ζητούσα να βοηθήσεις, για τήν έκ περιτροπής απασχόληση των πλοίαρχων, για να άμβλυνθούν οι επιπτώσεις της άνεργίας του κλάδου.

'Η δημοσίευση του γράμματος εκείνου ήταν τό πρώτο λιθάρι στο φτιάξιμο της ανακύκλωσης, που τόσο προδόθηκε και τόσο πολεμήθηκε και τελικά έκτελέστηκε πριν λίγους μήνες.

'Ετσι ξανάρχομαι σε σένα να σου ζητήσω λίγο από τό πολύτιμο χώρο σου, για να γράψω πάλι για τήν ανάγκη της ανακύκλωσης στους πλοίαρχους, που έχουν μεγάλη άνεργία, και να σε παρακαλέσω να βοηθήσεις και σύ λίγο για μία λογική και λειτουργική ανακύκλωση.

'Ο κλάδος των πλοίαρχων φταίει λιγότερο από όλους για τήν κρίση και υποφέρει περισσότερο και βάλλεται από όλες τις μεριές με σαδισμό, λές και φταίμε μεις, οι "Ελληνες πλοίαρχοι, για όλες τις άμαρτίες που γίναν στη θάλασσα άπο τήν εποχή του Francis Drake μέχρι τήν εποχή του SALEM και του ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΑ.

Με τήν ανακύκλωση δεν ζητάμε έρανο και επιδότηση. Ζητάμε να μοιραζόμαστε τήν ύπαρχουσα εργασία, όσο τό δυνατό περισσότερο, εργαζόμενοι ό καθένας λιγότερο διάστημα, για να επιβιώσουμε όλοι μας.

Και αν οι 7,5 μήνες της προηγούμενης ανακύκλωσης κρίνονται σάν μικρό χρονικό διάστημα, άς κάνουμε τό διάστημα αυτό έννεα και δέκα μήνες, που είναι και πιό λειτουργικό και για τά δύο μέρη.

Με τή σημερινή κατάσταση ό καθένας που θά βρίσκει δουλειά, θά προσπαθήσει να μείνει, όσο τό δυνατό περισσότερο στο βαπόρι και οι έξεμπαρκοι θά προσπαθούν με θεμιτά και άθμιτα μέσα να τους βγάλουν από τά πλοία.

Φράσεις όπως «Μόνο πεθαμένο θά με βγάλουν από τό βαπόρι» άκούγονται όλο και συχνότερα.

"Όμως δεν είναι μόνο οι καπετάνιοι που χρειάζονται τήν ανακύκλωση. Τό ίδιο είναι χρήσιμη ή ανακύκλωση και στους έφοπλιστές για τους πιό κάτω λόγους.

1. Με τις σημερινές συνθήκες ένας πλοίαρχος μετά από 10-12 μήνες στο βαπόρι παύει να είναι άποδοτικός, χρειάζεται διακοπές για να αναπαραγάγει τις χαμένες του δυνάμεις.

2. Στην περίπτωση που ή επιχείρηση θέλει να κάνει ανανέωση αντικαθιστά τόν πλοίαρχο χωρίς να προκύψουν θέματα άποζημίωσης, μόλις συμπληρωθεί ό χρόνος της ανακύκλωσης.

3. 'Εκπαιδεύει τό επιτελείο του στην όργανωση του προγραμματισμού.

4. Διατηρεί τά στελέχη της εταιρίας σε άναμονή έφεδρείας.

5. Ούτως ή άλλως κάποτε θά πρέπει να αντικατασταθεί ό πλοίαρχος και μάλιστα χωρίς προγραμματισμό και έτσι ή εταιρία θά τρέχει τή τελευταία στιγμή να βρει αντικαταστάτη. 'Ενώ με τήν ανακύκλωση θά έχει προγραμματίσει και θά έχει συμφωνήσει με άνεση χρόνου με αυτόν που θέλει, αφού τό παρόν Σύνταγμα δεν μπορεί να του επιβάλει καμιά προτεραιότητα έπιλογής.

6. 'Ο κυριότερος όμως λόγος είναι, ότι, άχι μόνο κάθε εταιρία θά συγκρατεί τά στελέχη της, μα και ή 'Ελληνική (και έλληνόκτητη) ναυτιλία σάν σύνολο θά κρατήσει τό δυναμικό της, που τώρα με θυσίες και θλίψη παίρνει τό δρόμο της διπλής ξενητιάς, βρίσκοντας δουλειά σε ανταγωνιστικές ναυτιλίες.

Και όλη ή επένδυση της 'Ελληνικής κοινωνίας για τήν ύπαρξη αυτού του έμπειρου εργατικού δυναμικού, πάει άχι μόνο χαμένο, μα στην κυριολεξία περνάει στίς γραμμές των ανταγωνιστών και άποδίδει εκεί εις βάρος της 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Δύο παραδείγματα γνωστά στους έφοπλιστές άρκοουν για να δικαιώσουν αυτή τή σκέψη μου:

α) 'Η αγορά των ζώων στη Σομαλία χάθηκε για τά 'Ελληνικά πλοία, όταν οι "Ελληνες καπετάνιοι και μηχανικοί αναγκάστηκαν, κυνηγώντας τό ψωμί των παιδιών τους, να δουλέψουν σε άράπικα βαπόρια, που κυριάρχησαν στην αγορά αυτή.

β) 'Ελληνικά βαπόρια κλέβονται στο Bunker από τις τροφοδότριες εταιρίες, που στα γκαζάδικα τους, που χρησιμοποιούν για πετρέλωση, έχουν καπετάνιους και μηχανικούς "Ελληνες, που αν δεν βγάλουν πε-

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

ρίσσευμα χάνουν τη δουλειά τους.

Νομίζω ότι τα δύο αυτά παραδείγματα άρκουν για να αποδειχτεί, ότι η άνεργια των πλοιάρχων δεν είναι επικίνδυνη μόνο για τους καπετάνιους, μά ίσως γυρίζει πίσω και χτυπά και αυτή το σύνολο των Έλληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων.

Έπειδή λοιπόν και η Ναυτιλιακή Οικονομία όχι μόνο εκδικείται, μά συνθλίβει αυτούς που κάνουν σφάλματα, είναι καιρός να σταματήσουμε όσα σφάλματα μπορούμε. Και οι καιροί επιβάλλουν να μιλήσουμε μόνοι μας, εργαζόμενοι και εργοδότες, για να δούμε τί μπορούμε να κάνουμε, ούτως ώστε και τα Έλληνόκτητα πλοία να ξαναπάρουν τα φορτία τους και οι Έλληνες ναυτικοί να ξαναπάρουν τις θέσεις εργασίας τους, που τώρα κατέχουν ξένοι ναυτικοί.

Και θα σέ παρακαλέσω, αν συμφωνείς, να επηρεάσεις όσο και όπου μπορείς για να υπάρξει μία λειτουργική μορφή ανακύκλωσης με διμερή συμφωνία εφοπλιστών και πλοιάρχων.

Είναι καιρός οι διάφορες τάξεις να πάρουν τις κοινές τους τύχες στα χέρια τους, γιατί στις σημερινές συνθήκες θέλουμε δεν θέλουμε ή μαζί θα επιζηήσουμε ή μαζί θα πνιγούμε και όποιος και αν είναι το αποτέλεσμα αμα θα τό αξίζουμε.

Εύχαριστώ πολύ για την φιλοξενία.

Με εκτίμηση
ΓΙΩΡΓΟΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΑΡΟΣ
ΕΛΛΗΣ 3, 146 71 ΝΕΑ ΕΡΥΘΡΑΙΑ

Αθήνα, 10.6.86

Σημ. Συντ.: Το πρόβλημα της απασχόλησης όλων των πλοιάρχων μας δεν νομίζω ότι μπορεί να επιλυθεί με τό μοίρασμα της άνεργίας αλλά μόνο με τό πολλά πλοία με Έλληνική σημαία. Και γιά να υπάρξουν πολλά πλοία με Έλληνική σημαία, πέρα από εκείνα που όφείλει να θεσμοθετήσει ή Πολιτεία, πρέπει να υπάρξει δημιουργικός διάλογος μεταξύ των άμέσως ενδιαφερομένων πλευρών, δηλαδή των εφοπλιστών και των ναυτικών. Πολύ σωστά ό επιστολογράφος επισημαίνει ότι είναι καιρός να σταματήσουμε όσα σφάλματα μπορούμε και ότι οι καιροί επιβάλλουν να μιλήσουν μόνοι τους οι εργαζόμενοι και οι εργοδότες για να δούν τί μπορούν να κάνουν (ό καθένας από την πλευρά του) ούτως ώστε τα ελληνόκτητα πλοία να ξαναπάρουν τό φορτία τους και οι Έλληνες ναυτικοί τις θέσεις εργασίας τους που τώρα κατέχουν, δυστυχώς, ξένοι — είναι καιρός, προσέχουμε έμεις, ή ναυτεργατική εκπροσώπηση να σταθεί με βαθύτατο προβληματισμό μπροστά στο πιο καίριο ζήτη-

μα της εποχής μας που είναι ή ύπαρξη του έθνικού νηολογίου.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Αξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

Έν συνεχεία της έπιστολής μου με προτάσεις για την Ναυτιλία που δημοσιεύσατε εις τό φύλλο της 1ης Απριλίου 1986, παρακαλώ να δημοσιεύσετε και τις κατωτέρω που άφορούν την επάνοδο των ελληνοκτητών πλοίων εις την πατρίδα και τό ΝΑΤ.

1) Η φορολογία των πλοίων να είναι επί των καθαρών κερδών κάθε πλοίου και εις τόν ύπολογισμό των εξόδων του πλοίου να ύπολογίζονται μεταξύ των άλλων και οι άποδοχές των Έλλήνων ναυτικών που είναι ναυτολογημένοι εις τό πλοίο. Έπίσης ή έξοφληση λογαριασμών κλπ. με συνάλλαγμα εις την Έλλάδα για έπισκευές, μετασκευές τροφοδοσίας κλπ.

2) Νά καθορισθεί ποσοστό έκπτώσεως φόρου στις ναυτιλιακές εταιρίες που διαχειρίζονται άνω των 15 πλοίων και άνω των 30 πλοίων.

3) Παροχή διευκολύνσεων εις Έλληνες πλοιοκτήτας διά κατασκευή, μετασκευή, έπισκευή, έτησίως επιθεωρήσεις πλοίων κλπ. εις τα Έλληνικά Ναυπηγεία, καθώς και διά την αγοράν πλοίων κάτω των 10 ή 12 έτών.

4) Νά καθορισθεί έναίο φορολογικό ποσοστό ανάλογα με τις άποδοχές του ναυτικού π.χ. έως 80.000 συνολικά, καταβολή φόρου 4% 80.001 έως 120.000 ποσοστό 5% κ.ο.κ.

5) Παροχή δυνατότητας εξαγοράς όρισμένων ύπηρεσιών με καταβολή εισφορών τουλάχιστον εντός τριμήνου από την ήμέρα άπολύσεως. Η εξαγορά ύπηρεσίας θα είναι προσαύξησης διά μετά τό 17 πραγματικά χρόνια θαλάσσιας ύπηρεσίας.

6) Παροχή δυνατότητας αύτασφάλισις των ναυτικών εις τό ΝΑΤ με την καταβολή προσθέτων εισφορών είτε έτησίως, είτε μηνιαίως διά την αύξησιν συνταξιοδοτήσεως των με τόν συνδυασμό της καθιέρωσης ποσοστού συντάξεως επί των πράγματι συνολικών εισφορών του ναυτικού.

7) Καθιέρωση δικαιώματος ναυτολογήσεως των συνταξιούχων ναυτικών με ναυτικό φυλλάδιο και με προϋποθέσεις αλλά κατά τούς μήνες ναυτολογήσεώς τους να καταβάλουν εις τό ΝΑΤ κανονικά τις εισφορές και εις τό Ταμείον Άνεργίας την Άδεια χω-

ρίς δικαίωμα έπαυξήσεως της συντάξεώς του και του έφ άπαξ.

8) Διά την αύξησιν ή την είσαγωγή συναλλαγματος ή διά την προστασία του συναλλαγματος που αφήνουν οι ναυτικοί εις τό έξωτερικό διά την αγορά αυτοκινήτων, ήλεκτρικών και οικιακών συσκευών κλπ. να καθιερωθούν ειδικές τιμές διά τούς ναυτικούς.

Είναι πιθανόν παράξενο, κύριε διευθυντά, που ένας ναυτικός, παρ' όλο τό όνομά του δεν έχει σχέση με τόν έφοπλισμό, κάνει τέτοιου είδους προτάσεις, όμως ή δική μου γνώμη πάντα είναι ότι με άμοιβαίες παραχωρήσεις δύναται να άποκατασταθεί ή έμπιστοσύνη ναυτικών, εφοπλιστών και κράτους προς τό συμφέρον της Έθνικής Οικονομίας της Ναυτιλίας και της ευθύνης έναντι της ναυτιλιακής μας ιστορίας που πήρε πλέον τόν δρόμο προς Άνατολάς.

Εύχαριστώ διά την φιλοξενία
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ
Υποπλοίαρχος
Μ/Ν ΑΦΡΟΔΙΤΗ/ΣΥΧΓ

Αγκυροβόλιο Ντουμπάι 16.4.86

ΝΑ ΒΟΗΘΗΘΟΥΝ ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟ-ΠΛΟΙΑ ΓΙΑ ΝΑ ΠΑΡΑΜΕΙΝΟΥΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Κύριε Διευθυντά,

Πληροφορηθήκαμε με κατάπληξη τις καταγγελίες μερικών ναυτικών σωματείων ότι μειώνουμε τις συνθέσεις των κρουαζιεροπλοίων μας ORION και ΓΑΛΑΞΙΑΣ, προκειμένου να λειτουργήσουν ως πλωτά ξενοδοχεία στο λιμάνι του Βανκούβερ.

Με άφορμή τό παραπάνω γεγονός θέλουμε να ξαναθυμηθούμε τό έξης:

1) Είναι γνωστή πλέον σ' όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη ή κρίση της ναυτιλίας — που έξακολουθεί — και ειδικότερα αυτή των κρουαζιεροπλοίων.

Νά ξαναθυμηθούμε ότι πολυποίκιλα και άπρόβλεπτα γεγονότα συνέβησαν και συμβαίνουν με αποτέλεσμα ή έκμετάλλευση των κρουαζιεροπλοίων να μην είναι κερδοφόρος ώστε όσα άποθεματικά και αν ύποθεθεί ότι θα μπορούσαν να είχαν, δεν έπαρκούν πλέον να άντιμετωπίσουν την κρίση που δυστυχώς άποκτά μόνιμα χαρακτηριστικά για τό έπόμενα 1-2 χρόνια.

2) Με την πετρελαϊκή κρίση του 1973-74 στην ουσία άρχισε ό Γ' Παγκόσμιος πόλεμος (οικονομικός βέβαια τώρα) και με την πάροδο του χρόνου πραγματοποιούνται οι οικονομικές κρίσεις ατόμων, μικρών και μεγάλων επιχειρήσεων και κατ' επέκταση όλων κλήρων κρατών.

Έκτοτε έμφανίσθηκαν μικρές αναλαμπές οικονομικών ανάκαμψεων που βοηθούσαν άπλώς στην συντήρηση των καταστάσεων και τό 1983-84 δημιουργούνται λίαν αισιόδοξες προοπτικές με πρόβλεψη για τό έπόμενα χρόνια.

Πρίν λοιπόν τακτοποιηθούν όλες οι άνάγκες και οι έκκρεμότητες των επιχειρήσεων κορυφώθηκαν στην παγκόσμια σκηνή και μάλιστα κοντά στο χώρο μας βομβιστικές ένέργειες, άεροπειρατίες, ναυτοπειρατία, αντίποινα, δολοφονίες και λοιπά δυσάρεστα ώστε να κορυφωθεί τραγικά ή διεθνής τρομοκρατία με αποτέλεσμα ή ανάκαμψη να άποτελέσει χίμαιρα.

Τά άνωτέρω δεν ήταν δυνατόν να μην άγ-

FOR ALL CREW REQUIREMENTS

CONTACT

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

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

GOODWIL SHIPPING & TRADING

MA. CENCORNER
MAJEEDI MAGU
MALDIVES

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

γίζουν και πολλές φορές συθέμελα τούς πάσης φύσεως ναυτεργάτες αφού η Έλλάδα δεν διακρίνεται παγκόσμια ούτε για τα πλούσια έδάφη της, ούτε για βιομηχανική ανάπτυξη αλλά διακρίνεται σαν κατ'έξοχην ναυτιλιακή χώρα με τεράστιο δυναμικό σ' αυτόν τον κλάδο.

3) Συνέπεια των δύο προηγούμενων ήταν η συνεχής προσπάθειά μας να εκκινήσουν και φέτος όλα τα κρουαζιερόπλοια μας και να διατηρηθεί η ελληνική σημαία έστω και αν δύο από τα πλοία μας θα λειτουργήσουν ως πλωτά ξενοδοχεία, αφού η Μεσόγειος χαρακτηρίζεται πλέον ως επικίνδυνη ζώνη.

4) Πιστεύουμε ότι σ' αυτή την προσπάθειά μας πρέπει οι πλοιοκτήτες να έχουνε άρωγους και την πολιτεία και τα ναυτικά σωματεία ώστε να παραμείνει ανταγωνιστικό τό ελληνικό πλοίο ώσπου να ξεπεραστεί η κρίση. Σ' αυτή την βάση να μην νομισθεί ότι είμαστε αντίθετοι με την επιθυμία των σωματείων να άπορροφηθούν όλοι οι άνεργοι ναυτικοί, αλλά ο κίνδυνος στίς εποχές που ζούμε να παροπλισθούν τα πλοία ως άσύμφορα υπάρχει ανά πάσα στιγμή και θα είναι καταστροφικές οι συνέπειες για όλους μας. Κάπως έτσι σκέφθησαν και οι άλλοι κρουαζιεράδες.

5) Διαβεβαιώνουμε ότι μέχρι στιγμής άποδέχονται οι ναυλωτές να υπάρχουν ελληνικά πληρώματα σχεδόν διπλάσια από την προβλεπόμενη οργανική σύνθεση σε μερικές ειδικότητες. Άπαιτούν παράλληλα την ύπαρξη σε επίκαιρες θέσεις όπως αϊθουσα ύποδοχής (RECEPTION), έστιατόρια, BARS κ.λπ. και ανθρώπου δικού τους (πέραν της οργανικής και της ύφισταμένης συνθέσεως) από μεγάλα ξενοδοχεία οι όποιοι θα είναι έμπιστοι και έπαγγελματίες της νοοτροπίας των πελατών και γνωρίζουν τον τρόπο λειτουργίας και τις συνήθειες στά γλυκά, φαγητά και στόν μπουφέ πέραν του κρουαζιερόπλοιού σε επίπεδα πολυτελούς ξενοδοχείου, όποτε χάνεται η έννοια «ΕΠΙΒΑΤΗΣ» και αντικαθίσταται από την έννοια «ΠΕΛΑΤΗΣ».

6) Νά σημειωθεί ότι από (άνεξακρίβωτες σ' έμάς) πληροφορίες των ναυλωτών ύπάρχουν ήδη δύο πλοία με άλλη σημαία ως πλωτά ξενοδοχεία, τό ένα παροπλισμένο και τό άλλο ύπό «ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ». Τά δύο αυτά πλοία παραβεβλημένα σε προστατευμένη προβλήτα, με τά άπόβλητα να διοχετεύονται στήν ξηρά, την δέ ρευματοδότηση πάλι από ξηράς, ώστε να μην έχουν αναλάβει καμμία ύποχρέωση συνθέσεως πληρώματος ούτε από τό κράτος στό όποιο εύρίσκονται ούτε προφανώς από την σημαία που φέρουν. Έτσι οι ένδιαφερόμενοι ναυλωτές μας, έκπλησσονται γιατί πολλές φορές οδηγούνται οι διαπραγματεύσεις σε άδιέξοδο καθώς οι άπαιτήσεις μας άνεβάζουν ύπερβολικά τό κοστολόγιό τους. Όταν προσπαθούμε να τούς πείσουμε για την ύνθεση του πλοίου, οι ίδιοι τό άποκαλούν «Ακίνητοποιημένο σ' άσφαλή λιμένα παραβεβλημένο πλωτό ξενοδοχείο» και άποδέχονται μόνο ύνθεση ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ και έπίσης για θέματα SERVICE άνάλογα με τό ύψος της ποιότητας που θά τούς ζητηθεί. Έτσι άναζητούν άνταγωνιστικές τιμές με την λογική ότι δέν πρόκειται περί ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ καμπίνας ΕΠΙΒΑΤΟΥ αλλά τό «ΑΝΤΙΤΙΜΟ του κόστους του προσφερομένου ΔΩΜΑΤΙΟΥ» όπως άναφέρουν Σ' ΑΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΜΕΝΟ ΕΚ ΤΟΥ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΠΛΟΙΟΝ.

7) Άφού η πληρότητα των πλωτών ξενοδοχείων δέν γνωρίζουν αν είναι έξασφαλι-

σμένη, οι ναυλωτές είναι σε θέση να δώσουν τόσα χρήματα ώστε ίσως να μη χάσουμε αλλά και αν χάσουμε να χάσουμε τόσα ώστε να άξίζει την προσπάθεια αφού τά πλοία μας δέν θά παροπλισθούν και σημαντικά ύψηλός αριθμός στελεχών μας δέν θά μείνουν άνεργοι.

Χαρακτηριστικά μόνο άναφέρουμε τίς μεγάλες δαπάνες του ταξιδιού Πειραιά - VANCOUVER μετά έπιστροφής του πλοίου κενού. Έπίσης ήμερήσιο κόστος μισθοτροφοδοσίας πληρώματος δολ. 4.000 ύν έξοδα παραβολής δολ. 8.000 ύν καύσιμα ύν τυχόν έξοδα έπαναπατριsmού ύν άσφάλειες πλοίων ύν διάφορα άπρόβλεπτα έξοδα. Είναι φανερό ότι με 100% πληρότητα του ξενοδοχείου (200 άτομα) τά περιθώρια κέρδους είναι μηδαμικά έως άνύπαρκα. Πόσο μάλλον που δέν ύπολογίζουμε ούτε τά χρηματοπιστωτικά έξοδα, ούτε τίς άποσβέσεις, ούτε τίς δαπάνες έπισκευών και δεξαμενισμού, ούτε τίς άγορές μηχανημάτων ούτε τίς άναλώσεις ύλικών.

Άπό όλα τά προηγούμενα είναι φανερό ότι για να βγούμε από την κρίση με όσο τό δυνατόν λιγότερες ζημιές και για να μη δούμε πλοία με ξένες σημαίες να γεμίζουν τά λιμένα τά δικά μας και των άλλων κρατών ως και τά ελληνικά νησιά με τουρίστες, χρειάζεται ένια προσπάθεια γιατί πρέπει να καταλάβουμε ότι ο στόχος μας είναι κοινός.

Νά παραμείνει τό ελληνικό πλοίο άνταγωνίσμο και να συνεχίσει να όργώνει τίς ελληνικές και ξένες θάλασσες αφού άνταγωνίστριες χώρες μέχρι ακόμα και η έξ Άνατολής «Φίλη μας» περιμένουν την εύκαιρία να βγούν στό προσκήνιο έστω προσωρινά με ξένους (Εύρωπαίους) προϊσταμένους Σαλό - νι - Τραπεζάρια - Έστιατόρια - RECEPTION. Άλλωστε κι έμεις οι Έλληνες κάπως έτσι εκπαιδευθήκαμε στην εμφάνιση του πλοίου πρώτα με καζάνια κι άργότερα με μηχανές Ντήζελ. Προσωπικά τούς τελευταίους μηχανικούς τούς έπρόλαβα με την έπωνυμία «GUARANTY» του ναυπηγείου σαν συνοδούς φορτίου που τους άναγράψαμε στό CREW LIST στά λιμάνια.

Διά την
ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΚΑΒΟΥΝΙΔΟΥ Α.Ε.
Πάτροκλος Χατζηαθανασίου
Άρχιπλοίαρχος

Πειραιεύς, 19/5/1986

ΝΑ ΕΠΙΤΡΑΠΕΙ Η ΕΠΙΒΙΒΑΣΗ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΥΖΥΓΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Έπιτρέψτε μου να σας άπασχολήσω μ' ένα πρόβλημα που άντιμετωπίζουν στά πλοία όλοι οι παντρεμένοι ποντοπόροι Ναυτικοί, έκτός του Α' πλοίαρχου και Α' Μηχανικού, σε όλες σχεδόν τίς εταιρίες.

Μέσα στά CREW LISTS των πλοίων, αν τυχόν συμπεριλαμβάνονται γυναίκες, αυτές θά είναι σύζυγοι των άξιωματικών των πιό πάνω βαθμών και ειδικότητων, οι ύπόλοιποι, όταν φεύγοντας τίς άποχαιρέτισαν, γνώριζαν ότι θά συναντηθούν πάλι σε 7, 8, 9, ή και παραπάνω, μήνες.

Έτσι, με την άναχώρηση του συζύγου, άρχίζει μια δραματική ζωή και για τούς δυο

και περισσότερο για την σύζυγο όταν μάλιστα δέν είχε την τύχη να κάνει παιδιά ή να έχει κοντά τους γονείς, άδελφια ή άλλους συγγενείς της.

Εύκολα μπορεί κανείς να διερωτηθεί: με τί όρεξη να σηκωθεί τά πρωινά αυτή ή γυναίκα; Πού να βρει τη δύναμη να έτοιμάσει φαγητό μόνο για τόν έαυτό της; Περιπατάει μέσα στό κλειστό διαμέρισμα άκούγοντας την ήχώ από τά βήματά της ή από κάποια κραυγή που άθελά της έβαλε μέσα στή μοναξιά.

Διαβάζει μερικές γραμμές από την άλλοη λογραφία του Ναυτικού όπως: ... Φθάσαμε στό λιμάνι, όλοι γύρω, οι νέοι και οι άνύπαρκοι, διασκεδάζουν στίς καμπίνες τους παρέα με τά γνωστά πρόσωπα που, μετά τίς εργάσιμες ώρες, έπισκέπτονται στά λιμάνια τά πλοία, μόνο έμεις οι κάποιες ήλικίας παντρεμένες, αλλά και πολλοί από τούς παντρεμένους νέους, παραμένουμε κλεισμένοι στίς καμπίνες μας, όπως κι έσείς έκει στό διαμέρισμα, πώς να διασκεδάσεις δίπλα στόν ναυτόπαιδα των 16 ή 17 χρόνων; ή όταν σκέπτεται ότι την διασκεδάση που έσύ θά άπολαύσεις την στερείται ή γυναίκα σου;

Κύριε Διευθυντά, άπορώ γιατί στούς παντρεμένους, και ιδιαίτερα στούς Ναυτικούς που δέν έχουν παιδιά, άπαγορεύουν, οι περισσότερες εταιρίες, να ταξιδεύουν μαζί με τίς γυναίκες τους, νομίζω ότι η έλλειψη παιδιών δείχνει ότι είναι ο μόνος λόγος, άνθρωπιστικός θά έλεγα, που έπιβάλλει να άναγνωρισθεί ότι αν, οι γυναίκες των Ναυτικών αυτής της κατηγορίας, έπιθυμούν να συνταξιδεύσουν με τόν άνδρα τους δέν τό κάνουν ούτε για τουρισμό, ούτε για άποφυγή του πλησίσματος των πιάνων στό σπίτι, ούτε για άγορές ειδών από ξένες χώρες, ο λόγος είναι να άποφύγουν σοβαρά ψυχολογικά προβλήματα, ούτε νομίζω πώς η τροφοδοσία του πλοίου θά έπηρεασθεί από δύο - τρία πιάντα φαγητό ήμερησίως δεδομένου ότι πάντα περισσεύουν μερίδες και τίς τρώνε οι γάροι.

Κύριε Διευθυντά, έξ αίτίας της έμπειρίας μας στά πλοία γνωρίζουμε ότι στό παρελθόν έχουν δημιουργηθεί παρεξηγήσεις σε πλοία όταν οι έπιβαίνουσες σύζυγοι ξεπέρασαν τίς τρείς έως τέσσερες, αν και οι παρεξηγήσεις αυτές πολύ σπάνια συνέβησαν έν τούτοις θά είμαστε εύχαριστημένοι να έπιτραπεί έπιβίβαση συζύγων δυο μελών στά πλοία εκ περιτροπής, στό μέσον περίπου της ναυτολόγησης και για 2 ή 2,5 μήνες μόνο, άνεξαρτήτως όμως βαθμού ίεραρχίας, με προτεραιότητα των Ναυτικών που στερούνται παιδιών και που η σύζυγος δέν εργάζεται.

Κύριε Διευθυντά, τελειώνω με την εύχή. Η Διοίκηση της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών να δείξει, για άλλη μία φορά, κατανόηση και στό παραπάνω θέμα και να συστήσει στά μέλη της μία σωστή άνθρωπιστική ένέργεια.

Με πολύ εκτίμηση
Ποντοπόρος ναυτεργάτης
Νέα Ύόρκη, 29 Μαΐου 1986

Σημ. Σύντ.: Θεωρούμε τό αίτημα εύλογο και δικαιο και γι' αυτό συνηγορούμε ύπέρ της γενικής άποδοχής του στά πλαίσια που τό θέτει ο έπιστολογράφος

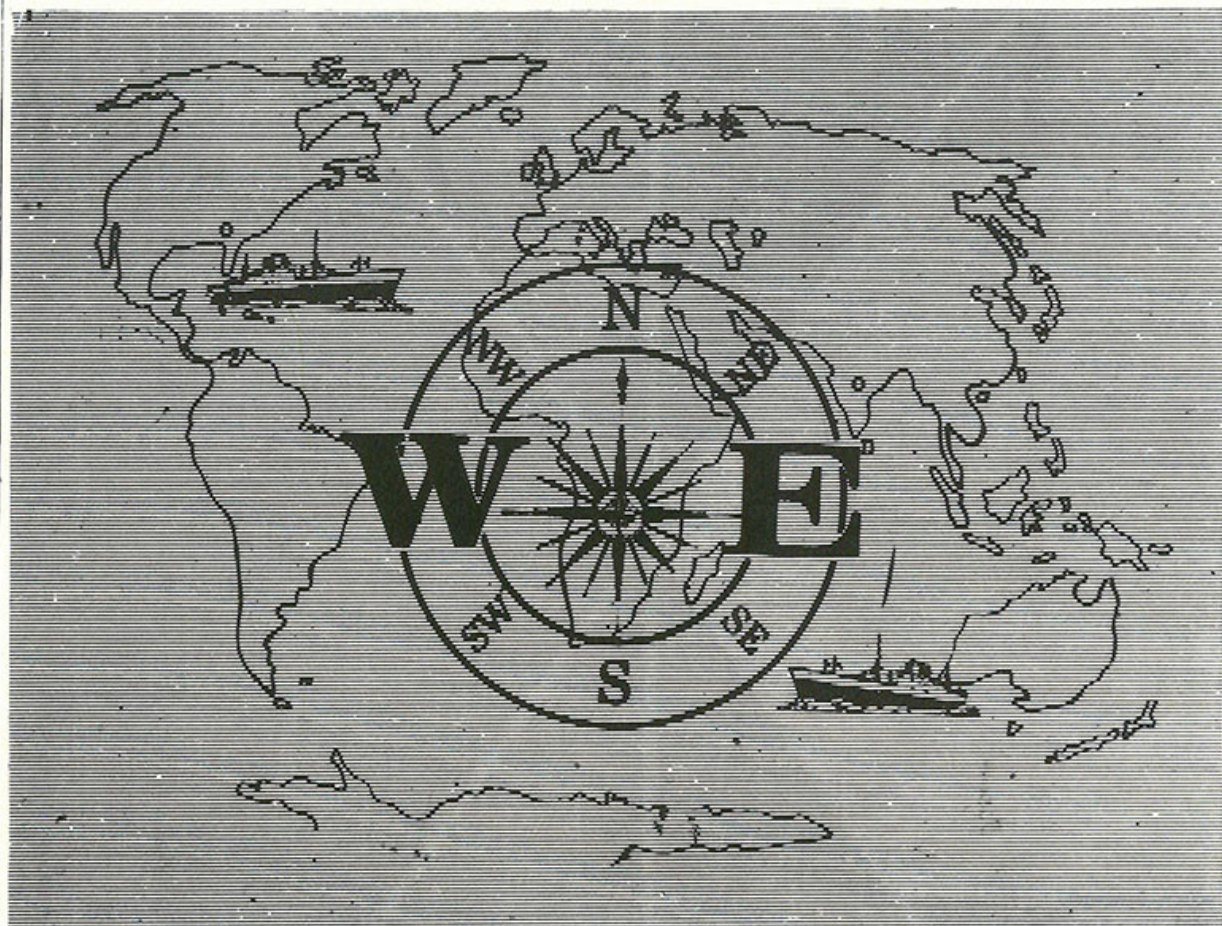
" SACORAFOS "

SPECIFICATION/CLAIMS

ANSAPHONE 86.27.469



HELLARABIA Bunkers



10 YEARS

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

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

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

‘Η γνωμοδότηση τῆς Οἰκονομικῆς καί Κοινωνικῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων γιά τήν ἀνάπτυξη μιᾶς κοινῆς πολιτικῆς μεταφορῶν — Θαλάσσιες μεταφορές

Ἡ Οἰκονομική καί Κοινωνική Ἐπιτροπή (ΟΚΕ) τῆς ΕΟΚ κατά τή 237ῃ σύνοδο ὁλομελείας της, πού πραγματοποιήθηκε στίς Βρυξέλλες στίς 21 Μαΐου, υιοθέτησε μέ μιά ψήφο κατά καί τρεῖς ἀποχές τήν κατωτέρω γνωμοδότηση, μέ βάση τήν εἰσήγηση τοῦ κ. Μ Σόρενσον (Ὁμοσπονδία Ἀξιωματικῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Δανίας) καί τῆς κυρίας Ἄννας Μπρεδήμα (Εἰδικοῦ Συμβούλου τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν) συνεισηγητρίας.

1.1. Ὁ τομέας τῆς ναυτιλίας εἶναι σημαντικός γιά τήν Κοινότητα ἐπειδή ἀποφέρει ἐξωτερικό συνάλλαγμα καί παρέχει ἀπασχόληση τόσο στήν θάλασσα ὥς καί στήν ξηρά. Ἐκτός ἀπό τή στρατηγική του ἀξία καί τό σημαντικό του ρόλο στήν ἀμυνα, ὁ τομέας τῆς ναυτιλίας ἔχει ζωτική σπουδαιότητα λόγω τῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν τίς ὁποῖες παρέχει τόσο γιά τό ἐξωτερικό ἐμπόριο, πρὸς καί ἀπό τήν Κοινότητα, ὅσο καί στίς ἐνδοκοινοτικές συναλλαγές. Ἐνας βιώσιμος κοινοτικός στόλος, νηολογημένος στά κράτη μέλη εἶναι ἀπαραίτητος, ὥστε οἱ ὑπηρεσίες πού παρέχονται στούς ἐξαγωγείς καί εἰσαγωγείς τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητας νά μὴν κυριαρχοῦνται ἀπό ναυτιλιακά συμφερόντα τρίτων.

1.2. Συνεπῶς, ἡ Κοινότητα χρειάζεται μιά πολιτική στόν τομέα τῶν θαλάσσιων μεταφορῶν πού νά ἀποβλέπει στήν προώθηση ὅλων τῶν ναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων, ὅπως ἡ μεταφορά ἐμπορευμάτων καί ἐπιβατῶν ἀπό ἑταιρίες τῶν κρατῶν μελῶν, ἡ χρησιμοποίηση πλοίων νηολογημένων στά κράτη μέλη καί ἡ ἀπασχόληση ναυτικῶν ἀπό κράτη μέλη. Ἐπίσης, ἐπειδή οἱ ναυτιλιακές μεταφορές ἀποτελοῦν τόν ἐπικρατέστερο τρόπο γιά τή διακίνηση φορτίων καί ἐπιβατῶν μεταξύ μερικῶν κρατῶν μελῶν, ἡ σχετική πολιτική θά πρέπει νά διασφαλίζει ὅτι οἱ ναυτιλιακές ὑπηρεσίες εἶναι σέ θέση νά ἀνταγωνισθοῦν μέ ἴσους ὁρους μέ ἄλλους τρόπους διακίνησης ὅπως οἱ ὁδικές καί οἱ σιδηροδρομικές μεταφορές.

1.3. Ἡ Εὐρωπαϊκή Κοινότητα εἶναι ἡ πρώτη ἐμπορική περιοχή τοῦ κόσμου δεδομένου ὅτι οἱ ἐμπορικές της συναλλαγές μέ τρίτες χώρες, τό 1982, ἀντιπροσωπεύουν τό 21% τῆς ἀξίας τῶν παγκόσμιων εἰσαγωγῶν καί τό 20% τῆς ἀξίας τῶν παγκόσμιων ἐξαγωγῶν.

1.4. Γιά λογαριασμό τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητας πραγματοποιεῖται τό ἕνα τρίτο τῶν παγκόσμιων εἰσαγωγῶν καί τό ἕνα ἕβδομο τῶν παγκόσμιων ἐξαγωγῶν σέ ὄγκο πού μεταφέρονται διά θαλάσσης.

1.5. Ποσοστό 95 περίπου τοῦ συνολικοῦ ὄγκου τοῦ κοινοτικοῦ ἐμπορίου μέ τρίτες χώρες καί 30% σχεδόν τοῦ ὄγκου τῶν ἐνδοκοινοτικῶν συναλλαγῶν μεταφέρεται διά θαλάσσης.

1.6. Παραδοσιακά, κράτη μέλη τῆς Κοινότητας μεταφέρουν μεγάλη ἀναλογία τῶν ἐμπορευμάτων τους μέ πλοῖα πού φέρουν τήν ἐθνική τους σημαία καί ἀρκετά ἀπό αὐτά τά κράτη εἶναι ἰδιαίτερα σημαντικοί μεταφορεῖς ἐμπορευμάτων μεταξύ τρίτων χωρῶν.

1.7. Τό συνολικό μέγεθος τοῦ κοινοτικοῦ στόλου ἔχει μειωθεῖ κατά 20% ἀπό τό 1980, καί, μέ ἐξαίρεση τό Βέλγιο, οἱ στόλοι ὅλων τῶν ἄλλων κρατῶν μελῶν ἔχουν ἐλαττωθεῖ. Ταυτόχρονα ἔχει αὐξηθεῖ τό μέγεθος τῶν στόλων πολλῶν μὴ κοινοτικῶν χωρῶν, ἰδιαίτερα χωρῶν τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς πού δέν εἶναι μέλη τοῦ ΟΟΣΑ, χωρῶν μέ σημαίες εὐκαιρίας καί χωρῶν τῆς COMECON. Ἡ ἐξέλιξη αὕτη ἔχει σάν ἀποτέλεσμα τήν ὑπαρξη πλεονάζουσας χωρητικότητας σέ σοβαρό βαθμό.

1.8. Οἱ στόλοι τῶν κρατῶν μελῶν τῆς Κοινότητας ἀντιμετωπίζουν δυσκολίες πού ὀλο αὐξάνουν ὅσον ἀφορᾷ τήν προσδοκώμενη λειτουργία τους, λόγω: α) τῆς συρρίκνωσης τοῦ παγκόσμιου ἐμπορίου, πού ἄρχισε κατά τήν περίοδο 1979-1980, σέ συνδυασμό μέ τή διόρθωση τῆς ἀνταγωνιστικῆς τους θέσης, β) τοῦ πλεονάσματος χωρητικότητας πού δημιουργήθηκε ἀπό τή μείωση τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν καί τίς συνεχιζόμενες παραγγελίες πλοίων, ἐνῶ συνεχίζονταν ἡ ὕφεση στό ἐμπόριο, καί γ) τῶν ἐνισχύσεων πού παρέχουν κυβερνήσεις προκειμένου νά ἐνθαρρύνουν νέες παραγγελίες γιά πλοῖα, μέ σκοπό εἴτε νά διατηρήσουν εἴτε νά ἀναπτύξουν τίς ναυπηγικές τους βιομηχανίες.

1.9. Οἱ κοινοτικοί στόλοι ἀντιμετωπίζουν ἀνταγωνιστικές δυσκολίες ἀπό τοῦ στόλους τρίτων χωρῶν πού:

— χρηματοδοτοῦνται μέ κεφάλαιο τοῦ ὁποῖου τό κόστος εἶναι σημαντικά χαμηλότερο

— δέν πληροῦν τά πρότυπα πού ἐφαρμόζονται στά κράτη μέλη, ὅσον ἀφορᾷ τοὺς ὁρους καί τίς συνθηκὲς ἀπασχόλησης καί κοινωνικῆς ἀσφάλειας καί σέ μερικές περιπτώσεις δέν πληροῦν οὔτε διεθνῶς συμφωνημένα πρότυπα

— χρησιμοποιοῦν σημαίες εὐκαιρίας μέ σκοπό τή μείωση τοῦ κόστους λειτουργίας (ἐργατικό κόστος, φόροι καί ἄλλες ἐπιβαρύνσεις).

1.10. Ἐχει σημειωθεῖ αὐξηση τοῦ κυβερνητικοῦ παρεμβατισμοῦ, μέ τή μορφή τοῦ Κώδικα Συμπεριφορᾶς τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν γιά τίς CONFERENCES τακτικῶν γραμμῶν, τῆς διαφύλα-

ξης φορτίων, τῶν κυβερνητικῶν ἐπιδοτήσεων, τῶν φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν καί τῆς παροχῆς πιστώσεων μέ εὐνοϊκοὺς ὁρους.

1.11. Οἱ κοινοτικές ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις ἀντέδρασαν στίς μεταβαλλόμενες συνθήκες τόσο μέ τήν ὕψωση στά πλοῖα τους ἄλλων σημαῶν, στίς ὁποῖες συμπεριλαμβάνονται καί σημαίες εὐκαιρίας, ὅσο καί μέ τή μεταφορά περιουσιακῶν στοιχείων σέ ἄλλους βιομηχανικούς κλάδους.

1.12. Ἐχουν σημειωθεῖ σημαντικές ἀλλαγές στή διάρθρωση τοῦ ἐμπορίου, ἰδιαίτερα τοῦ ἐμπορίου πετρελαίου, ἐπειδή ἀναπτύχθηκαν νέες περιοχές παραγωγῆς καί ἀναζητήθηκαν ἐναλλακτικές λύσεις ὅσον ἀφορᾷ τό πετρέλαιο.

1.13. Τά κράτη μέλη ὑπέστησαν, κατά τήν περίοδο 1979-1982, μείωση τοῦ μεριδίου τοῦ ἐθνικοῦ ἐμπορίου τους πού μεταφέρθηκε μέ πλοῖα πού φέρουν τήν ἐθνική σημαία, μέ ἐξαίρεση τήν Ἑλλάδα, τίς ἐξαγωγές ἀπὸ τό Βέλγιο καί τίς εἰσαγωγές στήν Ὁλλανδία.

1.14. Πλοῖα πού εἶναι νηολογημένα σέ κράτη τῆς Κοινότητας διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στίς μεταφορές μεταξύ ἄλλων κρατῶν μελῶν καί τρίτων χωρῶν καί μεταξύ τρίτων χωρῶν μόνο. Τά πλοῖα αὐτά ἀντιμετωπίζουν ἰσχυρό ἀνταγωνισμό ἀπὸ πλοῖα πού φέρουν σημαίες εὐκαιρίας καί ἄλλες σημαίες καί ἀπειλοῦνται ἀπὸ τήν αὐξανόμενη τάση γιά διαφύλαξη φορτίου καί τήν ἐπιθυμία πολλῶν μὴ κοινοτικῶν χωρῶν νά αὐξήσουν τόν ἐμπορικό στόλο τους.

1.15. Ἡ ζήτηση ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν ἀπορρέει ἀπὸ τό ἐμπόριο ἀγαθῶν καί συνεπῶς σέ σχέση μέ τοὺς βραχυπρόθεσμους ναύλους ὁ ἀνταγωνισμός δέν ἀφορᾷ τό ζήτημα ἀν διενεργοῦνται μεταφορές ἀγαθῶν ἀλλὰ ποιά πλοῖα τά μεταφέρουν.

1.16. Ἡ πολιτική τῆς Κοινότητας γιά τίς θαλάσσιες μεταφορές θά πρέπει νά ἐνθαρρύνει τό διεθνές ἐμπόριο καί νά βελτιώσῃ τό γενικό βιοτικό ἐπίπεδο.

1.17. Κάτω ἀπὸ αὐτές τίς περιστάσεις ἡ Κοινότητα δέν ἀντιμετωπίζει μιά ἀκαμπτη ἐπιλογή μεταξύ ἐλεύθερης ἀγορᾶς καί προστατευτισμοῦ. Μπορεῖ νά ὑπάρξῃ μᾶλλον μία ἰσορροπημένη καί πραγματιστική προσέγγιση, σύμφωνα μέ τήν ὁποία θά ἀναλαμβάνονται ἐπιλεκτικές ἀμυντικές ἐνέργειες στίς περιπτώσεις κατὰ τίς ὁποῖες ἡ βασική βιωσιμότητα τοῦ ναυτιλιακοῦ τομέα κλονίζεται σοβαρά.

2. Γενικές παρατηρήσεις γιά τό Μνημόνιο

2.1. Ἡ ΟΚΕ ὑποδέχεται εὐνοϊκά τή δημοσίευση τοῦ ἀναμενόμενου ἀπὸ μεγάλο χρονικό διάστημα ἐγγράφου σχετικὰ

μέ την πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές, επειδή αποτελεί ένδειξη ότι η 'Επιτροπή επιτέλους άρχισε να θεωρεί τις θαλάσσιες μεταφορές σαν μία αυθύπαρκτη οικονομική δραστηριότητα. Μέχρι σήμερα η Κοινότητα δεν διέθετε μία συνεκτική και συνολική πολιτική για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και έχει αποφασιστική σημασία όπως η πολιτική αυτή στραφεί προς τα μέσα που θα συγκρατήσουν, τουλάχιστον, την παρακμή των στόλων των κρατών μελών, αν δεν είναι δυνατό να την αντιστρέψουν.

2.2. Παρά το γεγονός ότι η 'Επιτροπή ανέλαβε μία πολύ χρήσιμη προσπάθεια για να έρμηνεύσει τις άρχές της Συνθήκης για την ίδρυση της ΕΟΚ μέσα από το πρίσμα της ναυτιλίας, η ανάλυση και πολιτική παρουσιάζουν όρισμένα ελαττώματα και οι προτάσεις της 'Επιτροπής δεν θα συγκρατήσουν την παρακμή των στόλων εκτός αν οι προτάσεις αυτές τροποποιηθούν και βελτιωθούν. Η κατάσταση στον τομέα της ναυτιλίας σαφώς επιδεινώνεται και όμως η 'Επιτροπή δεν φαίνεται να εκτιμά πλήρως τη σοβαρότητα της κατάστασης. Η 'Επιτροπή στην ανάλυση της περιορίζεται σε μία στατική επισκόπηση της κατάστασης, παραλείπει να αξιολογήσει τις πιο πρόσφατες τάσεις και τις προοπτικές των διαφόρων τομέων ή να λάβει υπόψη τις επιπτώσεις των ουσιαστικών μεταβολών που συντελούνται στο επίπεδο και τη διάρθρωση του παγκόσμιου εμπορίου.

2.3. Μία πολιτική για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών θα πρέπει να είναι βασικά αντικειμενική και πραγματιστική και να αναγνωρίζει, μεταξύ άλλων, τη διεθνή διάσταση αυτής της οικονομικής δραστηριότητας και τη σχέση της με τις άλλες θαλάσσιες δραστηριότητες. 'Επιπλέον θα πρέπει να εξυπηρετεί τα κοινωνικά, οικονομικά και πολιτικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και να επιτρέπει μία έγκαιρη και αποτελεσματική αντίδραση σε οποιαδήποτε απειλή στα συμφέροντα αυτά.

2.4. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι το μέγιστο όφελος για την Κοινότητα επιτυγχάνεται εφόσον η έκμεταλλευση των σκαφών

της γίνεται υπό τη σημαία των κρατών μελών της. Αυτό επομένως σημαίνει ότι η υποστήριξη σκαφών με σημαία ευκαιρίας, είτε ανήκουν σε κράτη της Κοινότητας, είτε όχι, δεν είναι ο καλύτερος τρόπος για να προωθηθούν τα κοινοτικά συμφέροντα. Η ΟΚΕ σημειώνει, ωστόσο, ότι πολλές ναυτιλιακές εταιρίες αναγκάστηκαν να αντιμετωπίσουν το δίλημμα αν πρέπει να συνεχίσουν τις ναυτιλιακές τους δραστηριότητες ύψωνοντας στα πλοία τους σημαίες ευκαιρίας, πράγμα που συνεπάγεται χαμηλό κόστος, και διατηρώντας με τον τρόπο αυτό τον έλεγχο και όρισμένες θέσεις απασχόλησης για κοινοτικούς υπηκόους ή να εγκαταλείψουν έντελως αυτή τη δραστηριότητα. Είναι σκόπιμο από την άποψη αυτή να υπομνησθεί η γνωμοδότηση της για την κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική και τις σημαίες ευκαιρίας στην οποία αναφέρονταν ότι:

«Επειδή δεν μπορεί να άμφισβητηθεί το γεγονός ότι, τα κράτη μέλη αν δεν θέλουν να άπωλέσουν την οικονομική τους ανεξαρτησία, και αν επιθυμούν να έλέγχουν τα δικά τους μέσα μεταφοράς και (παράλληλα) να διατηρήσουν θέσεις απασχόλησης, θα πρέπει όπως ήδηποτε να έχουν στη διάθεσή τους ένα εμπορικό στόλο και... η Κοινότητα όφείλει, συνεπώς, να βρεί τα κατάλληλα οικονομικά, κοινωνικά ή τεχνικά μέσα για να εξαλείψει τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού».

2.5. Η 'Επιτροπή συνηγορεί υπέρ της ελεύθερης αγοράς η ΟΚΕ, όμως, πιστεύει ότι θα πρέπει να υιοθετηθεί μία ευέλικτη στάση όταν γίνεται χειρισμός των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή δραστηριότητα της Κοινότητας. Η γνώμη που εκφράστηκε σε μία προηγούμενη περίπτωση εξακολουθεί να ισχύει:

«Η κοινή πολιτική μεταφορών πρέπει να επιτρέπει τον ελεύθερο ανταγωνισμό όσο αυτό είναι δυνατό αν και σε ειδικές περιπτώσεις, και όταν είναι άναγκαίο, η δυνατότητα αυτή πρέπει να περιορίζεται εφόσον διακυβεύονται τα

προεξάρχοντα συμφέροντα του γενικού κοινού».

2.6. Ειδικότερα όσον άφορά τη ναυτιλία, πρέπει να αναγνωριστεί ότι δυστυχώς οι έμπορικές και πολιτικές πραγματικότητες του σημερινού κόσμου διαβρώνουν τη θέση υπέρ της ελεύθερης αγοράς. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι η Ευρωπαϊκή Κοινότητα θα πρέπει να χρησιμοποιήσει τη διαπραγματευτική της ισχύ για να αντισταθεί στον προστατευτισμό στη μεταφορά φορτίων χύδην, στις τακτικές γραμμές και άλλα θαλάσσια έμπορία. Αυτό θα μπορούσε να γίνει, για παράδειγμα, με την παρεμβολή, στις έμπορικές και άλλες συμφωνίες συνεργασίας με τρίτες χώρες, διατάξεων που θα διασφαλίζουν την πρόσβαση σκαφών νηολογημένων στα κράτη μέλη στο θαλάσσιο έμποριο μεταξύ των κρατών μελών και των ενδιαφερόμενων χωρών. Η ΟΚΕ επιδοκιμάζει τις ένεργειες που έχει ήδη αναλάβει η 'Επιτροπή στο πεδίο αυτό, όπως η τελευταία Σύμβαση Λομέ. Είναι σαφές ότι η 'Επιτροπή θα πρέπει να υιοθετήσει μία πραγματιστική πολιτική και θα πρέπει παρεμβάσεις πρακτικού χαρακτήρα να πραγματοποιούνται σε όρισμένους τομείς και τύπους εμπορίου όταν η έναλλακτική λύση είναι η άπώλεια εμπορικών ευκαιριών για τα σκάφη τα όποια φέρουν σημαίες των κρατών μελών της Κοινότητας.

2.7. Η 'Επιτροπή άναγνωρίζει τις επιπτώσεις που έχουν η ναυπηγική δραστηριότητα και πολιτική στη ναυτιλία διστάζει ωστόσο να παραδεχθεί ότι από αυτές προκύπτουν στρεβλώσεις στην αγορά. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι είναι άναγκαίο να ληφθεί υπόψη η ναυπηγική πολιτική στο βαθμό που έχει επιπτώσεις στη ναυτιλιακή πολιτική, επειδή το έπίμονο πρόβλημα της πλεονάζουσας χωρητικότητας άποτελεί έμπόδιο για οποιαδήποτε άνάκαμψη στο ναυτιλιακό τομέα.

2.8. Ένώ οι κοινοτικοί πλοιοκτήτες θα πρέπει να συνεχίσουν να κατασκευάζουν πιο άποδοτικά και τεχνολογικά προηγμένα σκάφη, η ΟΚΕ συμφωνεί με

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

τήν 'Επιτροπή ότι γίνεται όλο και πιο δύσκολο και δαπανηρό να επιτευχθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που απαιτούνται έναντι των ανταγωνιστών με την εισαγωγή τεχνολογικών καινοτομιών.

2.9. 'Επιπλέον, ό έσχυγχρονισμός του στόλου της Εύρωπαϊκής Κοινότητας, αν και επιθυμητός, δέν άρκει, μόνος του, να επιλύσει τό πρόβλημα της πλεονάζουσας χωρητικότητας. Είναι άπαραίτητο όπως ακολουθηθεί μία πολιτική «διάλυσης και ναυπήγησης», όπως υποστηρίχθηκε σε προηγούμενες γνωμοδοτήσεις της ΟΚΕ. 'Η 'Επιτροπή συνεπώς, θά πρέπει να επανεξετάσει τά μέτρα για να ενθαρρυνθούν οι έφοπλιστές να διαλύουν μάλλον τά σκάφη τους παρά να καταφεύγουν στην άγορά μεταχειρισμένων, έπειδή ή πώληση των σκαφών αυτών για περαιτέρω έμπορική δραστηριότητα ενδέχεται να έχει σάν συνέπεια ότι τά πλοία αυτά θά μπορούσαν να καταστούν οι φθηνοί και ύποβαθμισμένης ασφάλειας ανταγωνιστές με τους οποίους οι κοινοτικοί ναυτιλιακοί επιχειρηματίες θά πρέπει να ανταγωνισθούν.

2.10 'Η 'Επιτροπή θά πρέπει να προσέξει ιδιαίτερα τή σχέση μεταξύ της χρηματοδότησης των σκαφών και της ανταγωνιστικότητάς τους, δεδομένου ότι τό κόστος κεφαλαίου άποτελεί τό πιο σημαντικό συστατικό του συνολικού κόστους. Συνεπώς, ή βάση συγκέντρωσης του κεφαλαίου μπορεί να άποτελέσει τό κλειδί για τή συνέχιση της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Σχετικά, τό τμήμα επισύρει τήν προσοχή σε πρόσφατη γνωμοδότηση του τμήματος βιομηχανίας για τή ναυπηγική βιομηχανία, και ιδιαίτερα στις παρατηρήσεις του άναφορικά με ένα σύστημα έσωτερικής πίστης (HOME CREDIT SCHEME) που θά καθιερωθεί σε όλες τις κοινοτικές χώρες, τό οποίο θά έπρεπε να εφαρμοστεί κατά προτίμηση με μία όρισμένη έλαστικότητα, ως μερικό ύποκατάστατο των τρεχουσών ρυθμίσεων ή, σε όρισμένες περιπτώσεις, ως συμπλήρωμα ύπάρχοντων έθνικών συστημάτων (HOME CREDIT SCHEME).

2.11. 'Η ΟΚΕ πιστεύει ότι ή νομική βάση για πρόσθετα μέτρα ναυτιλιακής πολιτικής είναι τό άρθρο 84, παράγραφος 2 της Συνθήκης της Ρώμης, τό οποίο θά πρέπει να έρμηνευθεί, άφού ληφθούν ύπόψη ή άποστολή και οι στόχοι που άπαριθμούνται στα άρθρα 2, 3 και 7 (άπαγόρευση διακρίσεων).

3.1. Κρατικές ένισχύσεις

3.1.1. 'Η ΟΚΕ θεωρεί ότι θά πρέπει να υπάρξει μεγαλύτερος συντονισμός των έθνικών ένισχύσεων προς τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στο έσωτερικό της Κοινότητας, και ότι ή Εύρωπαϊκή Κοινότητα θά πρέπει να άντιταχθεί πιο ένεργά και άπροκάλυπτα σε όποιεσδήποτε άνεπιθύμητες έθνικές έπιδοτήσεις ναυ-

πηγείων σε παγκόσμια κλίμακα, όπου συμβάλλουν στην κρίση που προέρχεται από τήν πλεονάζουσα χωρητικότητα.

3.1.2. Τό θέμα των κρατικών ένισχύσεων πρέπει να εξετασθεί από τήν άποψη της μελλοντικής προοπτικής του. 'Η πρόθεση της 'Επιτροπής να έκπονήσει στο έγγύς μέλλον μία μελέτη για τις κρατικές ένισχύσεις γενικά, ίσως βοηθήσει στο σημείο αυτό, ιδιαίτερα όσον άφορά συγκρίσεις με ένισχύσεις που χορηγούνται σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες στην Κοινότητα. Χρειάζεται, όμως, μία πληρέστερη εικόνα ή όποια να καλύπτει όχι μόνο τις έπιδοτήσεις έπενδύσεων αλλά και τά έπίπεδα άμεσων και έμμεσων έπιδοτήσεων και τήν προστατευτική νομοθεσία που παρέχεται στους πλοιοκτήτες τόσο εντός όσο και, ειδικότερα, έκτός της Κοινότητας.

3.2. 'Εργατικό δυναμικό και κοινωνικές πτυχές

3.2.1. 'Η ΟΚΕ σημειώνει ότι ή Συνθήκη άναφέρεται στην άνάγκη της προαγωγής της βελτίωσης των όρων εργασίας και της βελτίωσης των όρων διαβίωσης του εργατικού δυναμικού κατά τρόπο που να έπιτρέπει τήν έναρμόνισή τους ενώ θά διατηρείται ή βελτίωση.

3.2.2. 'Η ΟΚΕ έπιβεβαιώνει τήν άποψη που έκφράσθηκε σε προγενέστερη γνωμοδότησή της (ΟΚΕ 741/82) για τήν πολιτική μεταφορών στην Εύρωπαϊκή Κοινότητα στη δεκαετία του 1980:

«Μία κοινή πολιτική μεταφορών άποτελεί παράγοντα κοινωνικής προόδου έπειδή, άφενός από γενικής οικονομικής πλευράς καθιστά δυνατή τήν ίκανοποίηση των μεταφορικών άναγκών και άφετέρου, συντελεί στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας εκείνων που άπασχολούνται σ' αυτόν τον τομέα».

3.2.3. 'Η ΟΚΕ άναγνωρίζει ότι ό καλύτερος τρόπος για να διασφαλισθεί ή άπασχόληση των ναυτικών είναι να εξασφαλισθεί τό μέλλον των στόλων της κρατών μελών. Παρατηρεί έπίσης ότι πολλές άλλες θέσεις άπασχόλησης έξαρτώνται από έναν ύγιη και βιώσιμο κοινοτικό ναυτιλιακό τομέα.

3.2.4. 'Η ΟΚΕ σημειώνει με άνησυχία ότι ή παρακμή των κοινοτικών και μή ύπηκόων που άπασχολούνται στον τομέα». 'Η ΟΚΕ συμμερίζεται τήν άνησυχία της 'Επιτροπής για τις δυσμενείς έπιπτώσεις που άπορρέουν από τήν πρακτική αυτή για τά κράτη μέλη και ιδιαίτερα όσον άφορά τήν άνεργία των ναυτικών και τή μείωση του αριθμού των έδικευμένων και ήμι-έδικευμένων ναυτικών εντός της Κοινότητας.

3.2.5. 'Η ΟΚΕ σημειώνει ότι μερικές κοινωνικές πτυχές της άπασχόλησης των ναυτικών ρυθμίζονται σε παγκόσμια βάση από τήν διεθνή όργάνωση

εργασίας και τή Διεθνή 'Οργάνωση Ναυτιλίας σε αριθμό συμβάσεων και συστάσεων. 'Η ΕΚ πρέπει να εξακολουθήσει να ύποστηρίζει και να προωθεί τήν περαιτέρω βελτίωση αυτών των θεσπισμάτων. Σχετικά ή ΟΚΕ σημειώνει ότι ή 'Επιτροπή από κοινού με τις δύο πλευρές της ναυτιλιακής δραστηριότητας έχει ήδη αναλάβει τή μελέτη των θεμάτων που άφορούν τήν άπασχόληση και τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών. 'Η ΟΚΕ θεωρεί ότι ή 'Επιτροπή πρέπει να εξετάσει τις κοινωνικές πτυχές της άπασχόλησης των ναυτικών, πρώτα από τήν άποψη των όρων εργασίας και τήν πίεση για μείωση των πληρωμάτων. Αύστηρες ρυθμίσεις για τά ώράρια εργασίας ύπάρχουν για άλλους εργάτες μεταφορών, όπως π.χ. για τους άπασχολούμενους στις όδικές μεταφορές και είναι σαφές ότι ό υπέρμετρος χρόνος εργασίας δημιουργεί κινδύνους για τήν ύγεια και ασφάλεια των ναυτικών, τά σκάφη και τό περιβάλλον.

3.2.6. 'Η ΟΚΕ σημειώνει ότι στα κράτη μέλη έχουν αναληφθεί έρευνες όσον άφορά τήν επάνδρωση και τήν τεχνολογία που άπαιτούνται για τους διάφορους τύπους και μεγέθη σκαφών και θεωρεί ότι θά πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια για να ύπάρξει συντονισμός της έρευνας αυτής στο έπίπεδο της Εύρωπαϊκής Κοινότητας, και να δοθεί ειδική προσοχή για τήν άπαιτούμενη κατάρτιση.

3.2.7. 'Η ΟΚΕ ύποδέχεται εύνοικά τήν ύποστήριξη της 'Επιτροπής για τή θέσπιση εύνοικών καθεστώτων άμεσης φορολογίας για τους ναυτικούς της Κοινότητας και πιστεύει ότι ή 'Επιτροπή θά πρέπει να προωθήσει με ένεργητικότητα τήν ιδέα αυτή και, έπίσης, να διερευνήσει και άλλα παρόμοια μέσα που θά συμβάλλουν στη διατήρηση της άπασχόλησης των ύπηκόων της Εύρωπαϊκής Κοινότητας σε σκάφη των κρατών μελών, όπως, για παράδειγμα, ένίσχυση για τά έξοδα κατάρτισης και επαναπατρισμού.

3.2.8. 'Η ΟΚΕ σημειώνει τήν πρόθεση της 'Επιτροπής να καταρτίσει προτάσεις για τήν άμοιβαία άναγνώριση των διπλωμάτων, και ύποδεικνύει ότι ή άμοιβαία άναγνώριση πρέπει να προύποθέτει μία συμφωνημένη ίσοδυναμία όσον άφορά τους όρους έγγραφής (σε μία εκπαιδευτική μονάδα), έκπαίδευσης και έξετάσεων και ότι παρόμοια συμφωνία δέν ύφίσταται σήμερα. 'Επιπλέον, ή 'Επιτροπή θά πρέπει να λάβει ύπόψη της ότι ή νομοθεσία όρισμένων κρατών μελών προσδιορίζει τήν ίθαγένεια μέρους ή του συνόλου των πληρωμάτων και ότι ή νομοθεσία αυτή ύπαγορεύεται συχνά από άμυντικούς λόγους. Μολονότι ή άμυνα δέν άνάγεται στο πεδίο αρμοδιότητας της 'Επιτροπής, δέν μπορεί να άγνοηθεί από τά κράτη μέλη.

3.3. 'Ανοικτά νηολόγια.

3.3.1. 'Η ΟΚΕ σημειώνει ότι ή άνάλυ-

ση της Έπιτροπής αναφέρεται στις σημαίες ευκαιρίας κατά κύριο λόγο στα πλαίσια της μεταφοράς φορτίων χύδην και επισημαίνει ότι το φαινόμενο δεν περιορίζεται στον τομέα φορτίων χύδην. Έπιπλέον το τμήμα πιστεύει ότι δεν είναι χρήσιμο να συγχέονται αυτά τα δύο θέματα.

3.3.2. Τα πλοία που έχουν ύψωση σημαίας ευκαιρίας αντιπροσωπεύουν σήμερα το 28% της παγκόσμιας χωρητικότητας και, ενώ το 1975 η χωρητικότητα τους ήταν κατά 9% μικρότερη από τον συνολικό στόλο που έφερε κοινοτικές σημαίες, σήμερα είναι κατά 29% μεγαλύτερη. Τα πλεονεκτήματα που προσδοκούν οι πλοιοκτήτες από τη νηολόγηση των πλοίων τους σε χώρες σημαίων ευκαιρίας αφορούν χαμηλότερες δαπάνες εκμετάλλευσης, που απορρέουν από τον ελάχιστο έλεγχο που διενεργούν τα κράτη μέλη που επιτρέπουν τις σημαίες ευκαιρίας, τις ελάχιστες κοινωνικές ή φορολογικές υποχρεώσεις προς το κράτος της σημαίας ευκαιρίας, και το χαμηλότερο εργατικό κόστος.

3.3.3. Η ΟΚΕ θεωρεί όπως ούτως ή άλλως η Έπιτροπή δεν έδωσε αρκετή προσοχή στις οικονομικές επιπτώσεις των σημαίων ευκαιρίας στους στόλους των κρατών μελών, και στην ανταγωνιστικότητα τους καθώς και στις συνέπειες που απορρέουν για τις οικονομίες των κρατών μελών από αυτή τη μορφή διαρροής κεφαλαίων από την Κοινότητα ή όποια προκαλείται από τη δραστηριότητα των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας. Η Συνθήκη της Ρώμης (άρθρο 72) απαιτεί από τα κράτη μέλη να ενημερώνουν την Έπιτροπή για κάθε κίνηση κεφαλαίων από και προς τρίτες χώρες. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι η Έπιτροπή θα πρέπει να χρησιμοποιήσει τις εξουσίες της και να απαιτήσει από τα κράτη μέλη να την ενημερώνουν για κάθε ύψωση σημαίας κοινοτικού κράτους, ή ύψωση σημαίας μη κοινοτικού κράτους από κοινοτικούς πλοιοκτήτες, ή για την αγορά ξένων σκαφών με τη χρησιμοποίηση κεφαλαίων από πηγές που βρίσκονται στην Κοινότητα.

3.3.4. Η ΟΚΕ αναγνωρίζει ότι σημαία ευκαιρίας δέ σημαίνει κατ' ανάγκη και εκμετάλλευση με όρους κατώτερους από τα θεσπισμένα πρότυπα και πιστεύει ότι όλα τα πλοία, άσχετα από την σημαία τους, θα πρέπει να υποβάλλονται

σε αυστηρότερο έλεγχο από το κράτος έλλιμενισμού. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι είναι απαραίτητο να επιτευχθεί μεγαλύτερη διαφάνεια και ύπευθυνότητα εκ μέρους των ιδιοκτητών όλων των πλοίων και ότι ο δεσμός μεταξύ του κράτους της σημαίας και των πλοίων θα πρέπει να ενισχυθεί, για να δοθεί έτσι η δυνατότητα στο κράτος της σημαίας να εξακριβώνει την ιδιοκτησία συμφωνιών όσον αφορά την ασφάλεια και τα κοινωνικά πρότυπα.

Η ΟΚΕ σημειώνει ότι ο ΟΜΕ υιοθέτησε πρόσφατα μία σύμβαση που θεσπίζει λεπτομερείς προϋποθέσεις όσον αφορά τη νηολόγηση πλοίων, οι οποίες επιτυγχάνουν εν μέρει τους στόχους αυτούς.

3.2. Θαλάσσια ασφάλεια και πρόληψη της ρύπανσης.

3.4.1. Η ΟΚΕ υποστηρίζει πλήρως την ιδέα του ελέγχου από το κράτος έλλιμενισμού σάν απαραίτητο συμπλήρωμα στην άσκηση της δικαιοδοσίας από το κράτος της σημαίας. Υποστηρίζει ιδιαίτερα το Μνημόνιο του Παρισιού του 1982 στο οποίο τονίστηκε πόσο σημαντικό είναι όπως τα πλοία όλων των σημαίων εφαρμόζουν τις γενικά αποδεκτές συμβάσεις των IMO και ILO και με το οποίο επιτεύχθηκε ο συντονισμός της στάσης των Κοινοτικών και των Σκανδιναβικών χωρών όσον αφορά την επιθεώρηση πλοίων που επισκέπτονται τα λιμάνια τους.

3.4.2. Όπως ούτως ή άλλως θα πρέπει να υπάρχει πλήρης ανακοίνωση των ατελειών, οι οποίες θα ταξινομούνται κατά σημαία, τύπο και βαθμό σοβαρότητας, που θα διαπιστώνονται κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων από τις αρχές του κράτους έλλιμενισμού και έλεγχος όσον αφορά το θέμα αν οι επιθεωρήσεις διενεργούνται με ομοιόμορφο τρόπο σε όλα τα λιμάνια της Κοινότητας. Αν δεν υπάρχει παρόμοια ανακοίνωση και αν δεν μπορεί να καταδειχθεί ότι οι ανωτέρω επιθεωρήσεις διεξάγονται με ομοιόμορφο τρόπο, τότε μία βεβαίωση, όπως εκείνη που προβλέπεται στο Μνημόνιο της Έπιτροπής, ότι υπάρχουν δηλ. ελάχιστες αποδείξεις ότι οι ανταγωνιστικές πιέσεις μεταξύ των λιμανιών της Κοινότητας υπονομεύουν την αρχή του ελέγχου εκ μέρους του κράτους έλλιμε-

νισμού, δεν είναι καθόλου πειστική.

3.4.3. Η ΟΚΕ θεωρεί επιπλέον, ότι η Έπιτροπή θα πρέπει να διευρενήσει τη δυνατότητα καθιέρωσης συστήματος ελέγχων από το παράκτιο κράτος, ώστε τα πλοία που διασχίζουν τα ύδατα της ΕΟΚ να πληρούν τα ίδια πρότυπα όπως τα σκάφη που εισέρχονται στα λιμάνια, δεδομένου ότι η ασφάλεια των ναυτικών, των σκαφών, του κοινού και του περιβάλλοντος δεν διατρέχει μικρότερο κίνδυνο από πλοία που διασχίζουν τα ύδατα των χωρών που έχουν υπογράψει συμφωνίες για τη διενέργεια ελέγχων από το κράτος έλλιμενισμού, χωρίς να καταπλεύουν σε λιμάνι μιας τέτοιας χώρας, από εκείνον που προκαλούν τα σκάφη που καταπλεύουν στο λιμάνι μιας χώρας που έχει υπογράψει τις συμφωνίες. Το τμήμα αναγνωρίζει ότι υπάρχουν ορισμένες πρακτικές και νομικές δυσκολίες για την καθιέρωση ενός συστήματος ελέγχου από το παράκτιο κράτος, θεωρεί όμως ότι το θέμα αξίζει να ερευνηθεί.

3.5. Λιμάνια

3.5.1. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι η Έπιτροπή θα πρέπει να δώσει μεγαλύτερη βαρύτητα στις δυσμενείς συνέπειες των ανισοτήτων στα λιμενικά και στα φαρικά τέλη, επειδή αποτελούν σημαντικούς παράγοντες για τους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες κατά την επιλογή των λιμανιών. Περαιτέρω το τμήμα σημειώνει ότι ορισμένες υπηρεσίες τακτικών γραμμών που ανήκουν σε CONFERENCE και λειτουργούν μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών εφαρμόζουν διακρίσεις στους ναύλους για φορτία μεταφερόμενα μεταξύ λιμένων ενός κράτους μελους σε σύγκριση με φορτία προοριζόμενα για τρίτες χώρες. Οι πρακτικές αυτές είναι ασυμβίβαστες με την αρχή του θεμιτού και ίσου ανταγωνισμού για όλους και θα πρέπει να τερματισθούν.

3.5.2. Η ΟΚΕ επιδοκιμάζει επίσης την πρόταση της Έπιτροπής ότι θα πρέπει να δοθεί κοινοτική διάσταση στην παροχή λιμενικών διευκολύνσεων όσον αφορά την απόρριψη των αποβλήτων, όπως απαιτείται στα πλαίσια της MARPOL. Κρίνει ότι η Έπιτροπή πρέπει να υποβάλει πρόταση για την παροχή τέτοιων διευκολύνσεων σε πολύ εύρύτερη βάση από εκείνη που υπάρχει τώρα και με κοινοτική ή εθνική χρηματοδότηση για την ανέγερση εγκαταστάσεων υποδοχής. Έπιπλέον η Έπιτροπή θα πρέπει να διευρενήσει τη σκοπιμότητα χρησιμοποίησης παροπλισμένων δεξαμενοπλοίων για την υποδοχή αποβλήτων πετρελαίου και πιθανόν άλλων αποβλήτων. Η παροχή λιμενικών εγκαταστάσεων υποδοχής αυτή θα πρέπει να εξετασθεί μέσα στα πλαίσια της κοινοτικής πολιτικής για τις υποδομές και οι περιοχές προτεραιότητας θα πρέπει να περιλαμβάνουν τη Μεσόγειο και τη Βόρεια Θάλασσα.

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

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Tlx: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

ΠΑΤΡΑ - ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

ANAX.: 21.30

ΑΦΙΞΗ: 10.30

ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ - ΠΑΤΡΑ

ΑΦΙΞΗ: 10.00

ANAX.: 21.00



VOYAGER

Πιο ανετα **Πιο γρηγορα** **Πιο σιγουρα**

- 3 δρομολόγια εβδομαδιαία
- Μεταφορική ικανότητα 700 επιβατών και 350 φορτηγών και Ι.Χ.
- 80 τετράκλινες καμπίνες με μπάνιο και κλιματισμό
- Τραπεζαρία, 2 μπαρ, SELF-SERVICE, DISCO, πισίνα, πλήρες DUTY FREE
- ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ S.O.L.A.S. 74
- Ταχύτητα πλεύσεως 19,5 ναυτ. μίλια
- ΑΚΡΙΒΕΙΑ ΣΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

Π: Αναχώρηση από ΠΑΤΡΑ Μ: Αναχώρηση από ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

☐ ΧΑΜΗΛΗ ΠΕΡΙΟΔ. ☐ ΥΨΗΛΗ ΠΕΡΙΟΔ.

ΙΟΥΝ.	1 Π	2 Μ	3 Π	4 Μ	5 Π	6 Μ	7 Π	8 Μ	9 Π	10 Μ	11 Π	12 Μ	13 Π	14 Μ	15 Π	16 Μ	17 Π	18 Μ	19 Π	20 Μ	21 Π	22 Μ	23 Π	24 Μ	25 Π	26 Μ	27 Π	28 Μ	29 Π	30 Μ	
ΙΟΥΛ.	1 Π	2 Μ	3 Π	4 Μ	5 Π	6 Μ	7 Π	8 Μ	9 Π	10 Μ	11 Π	12 Μ	13 Π	14 Μ	15 Π	16 Μ	17 Π	18 Μ	19 Π	20 Μ	21 Π	22 Μ	23 Π	24 Μ	25 Π	26 Μ	27 Π	28 Μ	29 Π	30 Μ	31 Π
ΑΥΓ.	1 Μ	2 Π	3 Μ	4 Π	5 Μ	6 Π	7 Μ	8 Π	9 Μ	10 Π	11 Μ	12 Π	13 Μ	14 Π	15 Μ	16 Π	17 Μ	18 Π	19 Μ	20 Π	21 Μ	22 Π	23 Μ	24 Π	25 Μ	26 Π	27 Μ	28 Π	29 Μ	30 Π	31 Μ
ΣΕΠΤ.	1 Π	2 Μ	3 Π	4 Μ	5 Π	6 Μ	7 Π	8 Μ	9 Π	10 Μ	11 Π	12 Μ	13 Π	14 Μ	15 Π	16 Μ	17 Π	18 Μ	19 Π	20 Μ	21 Π	22 Μ	23 Π	24 Μ	25 Π	26 Μ	27 Π	28 Μ	29 Π	30 Μ	
ΟΚΤ.	1 Π	2 Μ	3 Π	4 Μ	5 Π	6 Μ	7 Π	8 Μ	9 Π	10 Μ	11 Π	12 Μ	13 Π	14 Μ	15 Π	16 Μ	17 Π	18 Μ	19 Π	20 Μ	21 Π	22 Μ	23 Π	24 Μ	25 Π	26 Μ	27 Π	28 Μ	29 Π	30 Μ	31 Π

Εισιτήρια σε όλα τα ταξιδιωτικά γραφεία και τους πράκτορες

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

CROSS MED MARITIME CO.

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 89 6ος ΟΡΟΦΟΣ 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΤΗΛ. 4171304 - 4171314 TELEX 21-1697 VIOS GR.

Τά μπάλκ κάρριερς

Τά χύμα ξηρά φορτία. Τά πρώτα μπάλκ κάρριερς τών Μεγάλων Λιμνών. 'Ο σημερινός στόλος και οι διάφοροι τύποι τών μπάλκερς. Τά γιγαντιαία σκάφη και τά προβλήματά τους. Τά ενός προορισμού, τά πολυδύναμα και τά μίνι. Τό βύθισμα και ό φορτοεκφορτωτικός εξοπλισμός. Προωσθήριες μηχανές. 'Υπερπροσφορά τοννάζ.

Πολλές φορές ονομάζουν τά μπάλκ κάρριερς «work horses of the sea». Σκληρά, προκομμένα, ακούραστα. Καί πράγματι είναι δυναμικά και αποδοτικά πλοία, τά όποια αποτελούν συγχρόνως και τό βαρόμετρο τής παγκόσμιας ναυλαγοράς. Συνήθως τά ξέρουμε σάν πλοία μέ ένα κατάστρωμα και τή μηχανή στη πρύμη, πού έχουν σχεδιασθεί ειδικά γιά τή μεταφορά χύμα ξηρών φορτίων. Κι αν ακόμα είναι φτιαγμένα γιά συνδυασμένες μεταφορές, ή κύρια απασχόλησή τους είναι τά χύμα ξηρά φορτία: τό σιδηρομετάλλευμα, τό κάρβουνο, τά δημητριακά, τά φωσφάτα, ό βωξίτης, ή μαγκανέζα, ή αλουμίνια, ό γύψος, ή σόγια, τό αλάτι, τό τσιμέντο, ή ζάχαρη, τό κώκ πετρελαίου και τά παλιοσίδηρα. Είναι κυρίως τά έμπορεύματα πού αποθηκεύουν οι διάφορες χώρες γιά τή διατροφή του πληθυσμού τους. Καί γιαυτό ή κίνησή τους αποτελεί ένα άσφαλή δείκτη τής δυναμικότητας τής παγκόσμιας οικονομίας.

Τό μπάλκ κάρριερ γεννήθηκε στις Μεγάλες Λίμνες τής Βορ. 'Αμερικής, όπου αποτέλεσαν τό βασικό σύστημα μεταφοράς τών πρώτων ύλων και τών ειδών διατροφής γιά τίς αναπτυσσόμενες κεντρικές και βόρειες περιοχές τής 'Αμερικής. 'Ισως τά μονόξυλα πού έφτιαχναν στην περιοχή από τή φλούδα τής σημύδας νά στάθηκαν οι πρόδρομοι τών σημερινών μπάλκερς. 'Αργότερα ή μεταφορά τών προϊόντων αυτών επεκτάθηκε σ' όλο τόν κόσμο. Τά πρώτα μεταλλευματοφόρα ήταν άμερικάνικα και τό πρώτο πλοίο γιά μεταφορά σιδηρομεταλλεύματος ήταν τό «Οποκο» πού ναυπηγήθηκε τό 1882 στό Κλήβελαντ του 'Οχάϊο μέ μήκος 300 πόδια και χωρητικότητα 3.000 τον. d.w. Τό έμπόριο του μεταλλεύματος και τών σιτηρών στις Λίμνες οδήγησε στην ανάπτυξη του πλοίου μέ μονό κατάστρωμα και πρυμναίο μηχανοστάσιο, ενώ ή εμφάνιση του μεταλλευματοφόρου, όπως τό

ξέρουμε σήμερα, έγινε στις αρχές του αιώνα και χρησιμοποιήθηκε γιά τό έμπόριο μεταλλευμάτων Β. 'Αμερικής και Σουηδίας.

Έκτοτε έγιναν διάφορες τροποποιήσεις γιά τή βελτίωση τής κατασκευής τους, ενώ τό μεγάλο μπάλκ κάρριερ καθιερώθηκε μόνο μετά τό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Σήμερα ό στόλος τών μπάλκ κάρριερς αριθμεί 6.475 πλοία 245.409.366 τον. d.w. πού καλύπτουν τό 36,5% του παγκόσμιου έμπορικού στό-



λου. Στην κατηγορία αυτή δεν περιλαμβάνονται τά πλοία μεταφοράς χύμα ύγρων φορτίων, όπως π.χ. τά ύγραεριοφόρα πού μεταφέρουν φορτία αερίου ύγροποιημένου μέ πίεση ή μέ κατάψυξη ή τά πρόντακτ τάνκερς πού μεταφέρουν διάφορες ποσότητες προϊόντων πετρελαίου.

Τά μπάλκ κάρριερς μοιάζουν μάλλον μέ δεξαμενόπλοια στό ότι ή βασική τους μορφή δεν αλλάζει μέ τό μέγεθος, αν δηλαδή είναι 10 ή 50 ή 100 χιλιάδων τόννων. Τό μικρό μπάλκερ παρουσιάζεται μέ δύο μορφές: τό Ore-Oil και τό OBO, πού όπως δείχνει και τό όνομά τους, μπορούν νά μεταφέρουν μετάλλευμα, πετρέλαιο και χύμα φορτία. Τά γενικού προορισμού μπάλκερς είναι σχεδιασμένα γιά τή μεταφορά μεγάλης ποικιλίας φορτίων χαμηλής πυκνότητας (όχι μετάλλευμα). Τά δε όχηματοφόρα μπάλκερς είναι φτιαγμένα γιά τή μεταφορά χύμα φορτίων ή αυτοκινήτων, πού

μπορούν νά φτάσουν τίς πέντε χιλιάδες μονάδες.

Πρός τό παρόν τό μεγαλύτερο μπάλκ κάρριερ είναι τό «Hyundai Giant», χωρητικότητας 254.000 τον. d.w., ενώ τό δεύτερο σέ μέγεθος ναυπηγείται στη Ν. Κορέα, στά ναυπηγεία Samsung και εϊναι 220.000 τον. d.w.

Από τεχνικής πλευράς τά μεγάλα αυτά μπάλκ κάρριερς άφενός μέν είναι προσαρμοσμένα προς τίς ανάγκες του έμπορίου γιά τό όποιο προορίζονται (π.χ. μειωμένο βύθισμα) άφετέρου δε έχουν ιδιαίτερη ένίσχυση μέ διάμκες διάφραγμα. Τά διπύθμενα είναι ένισχυμένα γιά τή μεταφορά τών μεταλλευμάτων και έπειδή έχουν μεγάλα ανοίγματα οι έδρες νομέων περιορίζονται σέ δευτερεύοντα ρόλο σέ σχέση μέ τίς διαμήκεις σταθμίδες. Ένα άλλο πρόβλημα αποτελούν τά πλευρικά διάτοιχα τών στομών τών κυτών, καθώς επίσης και ή μετακίνηση του ύγρου φορτίου στις μισογεμάτες δεξαμενές. Δεδομένου ότι στα μικτά μπάλκερς τό θαλάσσερμα φέρεται πολλές φορές στά κύτη, τό αποτέλεσμα τών κινήσεων του σκάφους παρουσιάζει μεγαλύτερο πρόβλημα από ότι στα πετρελαιοφόρα ή τά ύγραεριοφόρα. Αυτό συμβαίνει λόγω τής ανοιχτής κατασκευής τών κυτών χωρίς μπουλμίδες ή προστατευτικά έλάσματα γιά τή απόσβεση τών ταλαντώσεων του φορτίου.

Πάντως όλα αυτά τά προβλήματα έχουν αντιμετωπισθεί ίκανοποιητικά, έτσι πού κατά τή γνώμη τών ειδικών ή ναυπήγηση ακόμα μεγαλύτερων μπάλκερς δεν παρουσιάζει σήμερα δυσκολίες. Έπιβεβαίωση αυτού αποτελεί ή παραγγελία του Wah Kwong γιά τρία Ore-oil στά ναυπηγεία τής Ταϊβάν. Μέ χωρητικότητα 305.000 τον. d.w. τά σκάφη αυτά θά είναι τά μεγαλύτερα του τύπου όταν παραδοθούν τό 1987. Κατασκευάζονται μέ σχέδια τής Μισοού και θά είναι ικανά νά μεταφέρουν είτε με-

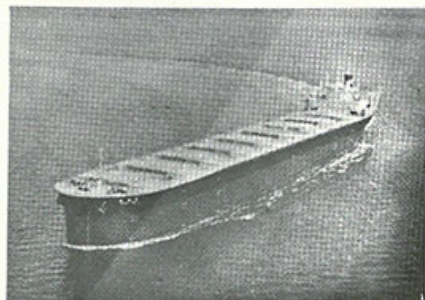


LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

ταλλεύματα είτε τριών διαφορετικών βαθμών πετρέλαιο, και θα έχουν μήκος 340 μ., πλάτος 57 μ. και έμφορτο βύθισμα 22 μέτρα.

Στήν Εύρωπη το μεγαλύτερο μπάλκ κάρριερ ναυπηγήθηκε στην Χάρλαντ εντ Γούλφ του Μπέλφαστ, ανήκει στην British Steel, και έχει χωρητικότητα 170.000 τον. d.w.



Τά πρωτεία στη ναυπήγηση μπάλκερ κατέχει η 'Ιαπωνία. Μερικές πετυχημένες σειρές μπάλκερ μέσης ταχύτητας κατασκεύασε για λογαριασμό της Maersk (τρία τό 1981 των 63.000 τον. d.w. και δύο τό 1984) ή γνωστή εταιρία Χιτάτσι Τζόσεν που διατηρεί πέντε ναυπηγεία στη Σακουραζίμα, 'Οζάκα, Χιροσίμα, Καναγκόβα και Μαϊζούρου. 'Αλλά και οι άλλες μεγάλες 'Ιαπωνικές φέρμες, όπως η Μιτσουμπίσι, η Νίππον Κόκκαν, η 'Ισικαβαζίμα Χαρίμα και η Μιτσούι, απασχολούνται με τη ναυπήγηση μπάλκερ. Προϊόν τους είναι τό μπάλκερ διπλού προορισμού τύπου Con-bulker που σχεδιάστηκε για τή μεταφορά είτε ξηρών φορτίων χαμηλής πυκνότητας είτε εμποροκιβωτίων κάτω ή επί του καταστρώματος. 'Επίσης ό τύπος του όχηματοφόρου μπάλκερ που μπορεί νά μεταφέρει περί τίς 3.000 αυτοκίνητα ή βαριά χύμα ξηρά φορτία. 'Ωστόσο ή Κορεατική Hyundai πιστεύει ότι ή σύζευξη των χύμα φορτίων με τά αυτοκίνητα δέν είναι πάντοτε επιτυχής και άποδοτική, όπως δέν είναι άποδοτική και ή εφαρμογή πολλών και διαφόρων συστημάτων επί του αυτού πλοίου έπει-

δή μειώνει την ποσότητα του φορτίου που μπορούν νά μεταφέρουν.

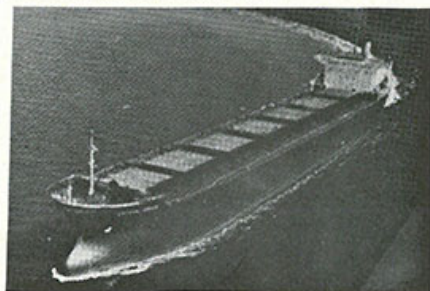
Παράλληλα με τά μεγάλα μπάλκερ υπάρχουν και τά πολύ μικρά, τά λεγόμενα μίνι-μπαλκερ, που κυμαίνονται από 500 μέχρι 2.500 τον. d.w. Είναι πλοία ύψηλου αυτοματισμού και οικονομικά, φτιαγμένα με μικρό βύθισμα για νά μπορούν νά συναγωνισθούν επιτυχώς στίς ποτάμιες γραμμές της Εύρωπης.

Γενικότερα πάντως τό μικρό βύθισμα άπασχολεί ιδιαίτερα τούς σχεδιαστές και ναυπηγούς στην προσπάθεια νά κατασκευάσουν τό πλοίο που θά μπορεί νά ξεπεράσει τούς περιορισμούς βάθους που υπάρχουν σέ πάρα πολλά λιμάνια. 'Ενα άλλο θέμα άποτελεί ό φορτοεκφορτωτικός εξοπλισμός. Τά μεγάλα μπάλκερ στερούνται τέτοιου εξοπλισμού, στά μικρότερα όμως ο εξοπλισμός αυτός διευκολύνει πολύ στην επέκταση του πεδίου της δράσεώς τους, δεδομένου ότι πάρα πολλά λιμάνια στερούνται καταλλήλων φορτοεκφορτωτικών μέσων. Τέλος, όσον άφορά την πρόωση, τά μπάλκ κάρριερς προτιμούν τίς δηζελομηχανές μικρής ή μέσης ταχύτητας.

'Ωστόσο στίς περιπτώσεις που ό άνεφοδιασμός σέ κάρβουνο είναι εύκολα δυνατός στή διαδρομή του πλοίου, ή προτίμηση μπορεί νά στραφεί πρós την άτμοκίνητη μηχανή. Τέτοια πράγματα είναι ή περίπτωση των άδελφών πλοίων των 80.469 τον. d.w. που ναυπήγησε ή Μιτσουμπίσι για την Αυστραλιανή 'Εθνική Γραμμή. Τά πλοία αυτά που εργάζονται στή μεταφορά βωξίτη από την Weipa στά εργοστάσια άλουμίνας στό Gladstone της Β.Α. άκτής της Αυστραλίας, είναι έφοδιασμένα με άτμοστροβίλο που λειτουργεί με άτμό παραγόμενο από δύο λέβητες που καταναλώνουν γαιάνθρακα. Δύο όμοια μπάλκερ των 75.000 τον. d.w. ναυπηγεί και ή Italcantieri για λογαριασμό Αυστραλιανής έπισης εταιρίας.

Δέν υπάρχει άμφιβολία ότι τό μεγα-

λύτερο πρόβλημα των μπάλκ κάρριερς είναι σήμερα ή υπερπροσφορά του τοννάζ. Περισσότερο από τό ένα τρίτο του παγκόσμιου στόλου άποτελείται από πλοία αυτής της κατηγορίας και πλέον του 50% των υπό ναυπήγηση σκαφών είναι μπάλκερ ή μεταλλευματοφόρα. Πιο αναλυτικά, κατά τό τέλος του πρώτου τριμήνου του 1986, τό σύνολο του υπό παραγγελία ή ναυπήγηση τοννάζ άνέρχονταν σέ 21 έκατ. τον. γκρός, από τούς όποιους 11.132.615 τον. γκρός άφορούν μπάλκ κάρριερς.



'Επιπλέον χαρακτηριστικό στοιχείο της υπερπροσφοράς που μαστίζει πλέον αυτή την κατηγορία των πλοίων είναι τό γεγονός ότι από τούς 11,1 έκατ. τον. γκρός των παραγγελθέντων μπάλκερς οι 6,3 έκατ. τόννοι βρίσκονται ήδη στό στάδιο της ναυπηγήσεως με πρόβλεψη νά παραδοθούν εντός της περιόδου 1986/87, ένω οι υπόλοιποι 4,8 έκατ. τόννοι έχουν συμφωνηθεί νά παραδοθούν από τά τέλη του 1987 κα μέσα στό 1988.

Είναι προφανές λοιπόν ότι τό ύφιστάμενο σήμερα πλεόνασμα τοννάζ δέν μπορεί νά μειωθεί σημαντικά παρά τίς ικανοποιητικές σέ όγκο διαλύσεις μπάλκερς και καθίσταται πλέον επιτακτική ή παντελής άποχή από τά ναυπηγεία, ώστε μέχρι τό τέλος της τρέχουσας δεκαετίας νά υπάρξει σταδιακή έξισσορόπιση μεταξύ προσφοράς και ζήτησεως τοννάζ μπάλκ κάρριερς και βελτίωση των συνθηκών άπασχολήσεώς τους.

Ε.Σ.

Niva Shipping Ltd.

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



86 Filonos Street Piraeus Greece

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

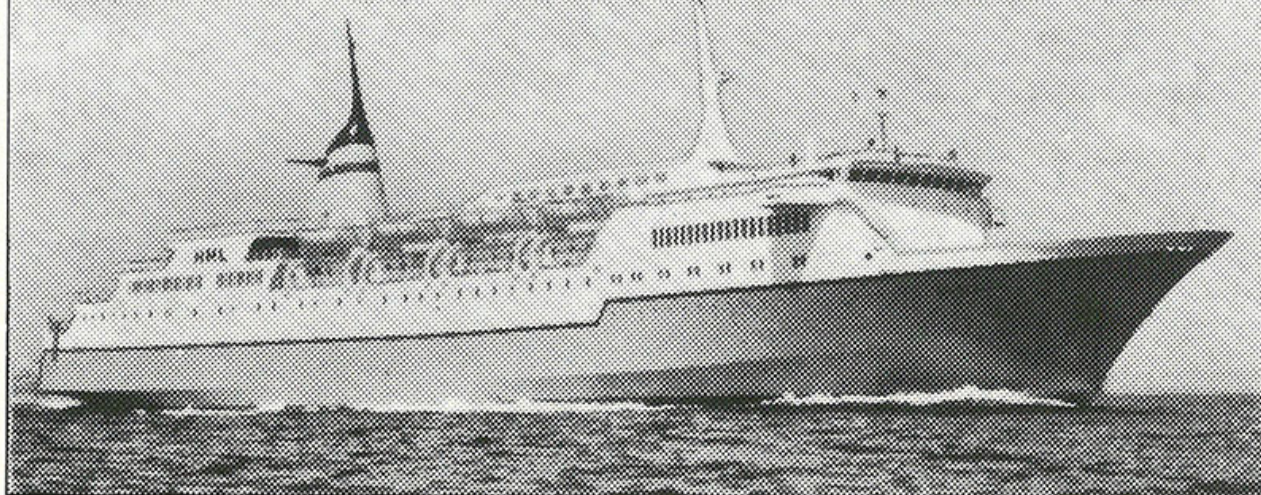
Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα
για Μπρίντιζι

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

νέα
γραμμή

ΛΥΔΙΑ

ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

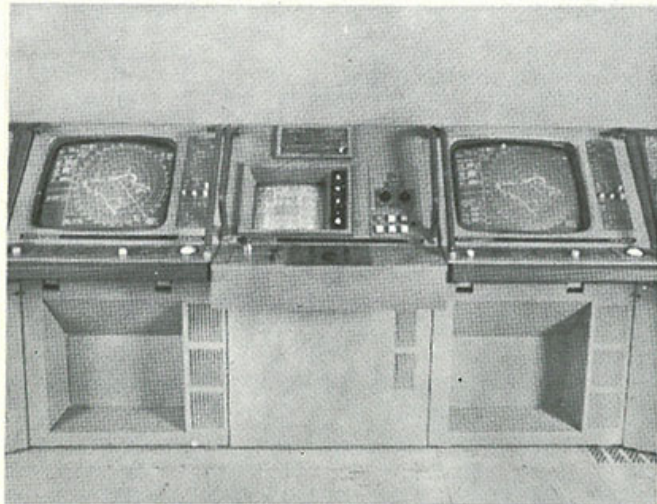
Αθήνα: Λεωφ. Αμαλίας 28, τηλ. 323.6333 & 323.6412

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

Νέα προϊόντα καί υπηρεσίες στά Ποσειδώνια '86

Όλοκληρωμένο σύστημα πλοήγησης

Η KRUPP ATLAS ELEKTRONIK παρουσίασε σέ ειδική έκδοση κατά τή διάρκεια τών Ποσειδωνίων τό ολοκληρωμένο σύστημα πλοήγησης «ATLAS NACOS 2». Τό σύστημα πού είναι κατάλληλο γιά έμπορικά πλοία συνδυάζει τίς ένδείξεις από διάφορα ναυτιλιακά όργανα πλοηγήσεως σέ μία κονσόλα έπιτρέποντας τή διοίκηση καί τόν έλεγχο τής ασφάλειας τού σκάφους από ένα κεντρικό σταθμό. Άκριβής έντοπισμός



τού στίγματος, βραχυπρόθεσμος καί μακροπρόθεσμος σχεδιασμός τής πορείας τού σκάφους, ηλεκτρονική πλοήγηση καί αποφυγή συγκρούσεων, άκριβής πλοήγηση μέσα σέ λιμάνια, ποτάμια, διαύλους αλλά καί στήν άνοικτή θάλασσα, έλεγχος τής δυναμικής τού σκάφους καί παρουσίαση τών στοιχείων τού περιβάλλοντος (ταχύτης άνέμου, κλπ.) είναι οί κύριες υπηρεσίες πού προσφέρει τό νέο σύστημα πλοήγησης.

Σύστημα άφαλάτωσης νερού

Τό εικονιζόμενο σύστημα άφαλάτωσης νερού τής VILLAGE MARINE παράγει πόσιμο νερό από θαλασσινό ή άλλο άλμυρό νερό, νερό από φρεάτια καί νερό μολυσμένο άκόμα καί μέ βακτηρίδια. Τό σύστημα χρησιμοποιεί άντλίες χαμηλής καί ύψηλης πιέσεως καί μεμβράνη άντίστροφης όσμωσης



γιά να καθαρήσει τό νερό από τά ξένα σώματα. Η σειρά απο-

τελείται από τρία μοντέλα πού είναι συμπαγή, έλαφρά, άθόρυβα καί ύψηλης πιστότητας, είναι δέ κατάλληλα γιά χρήση σέ μικρά σκάφη άναψυχής, έμπορικά σκάφη καί σέ άλλες ένγκαταστάσεις όπου είναι άναγκαίο τό πόσιμο νερό σέ μεγάλες ποσότητες.

Δορυφορικός Σταθμός

Ό φορητός δορυφορικός σταθμός MCS-9100 τής TELESYSTEMS παρέχει άμεσες δορυφορικές έπικοινωνίες, φωνητικές καί τηλετυπικές σέ όποιοδήποτε μέρος τού κόσμου, μέ όποιοδήποτε καιρό. Λόγω τού μικρού μεγέθους του ό σταθμός είναι κατάλληλος γιά όλους τούς τύπους σκαφών από τά μικρότερα σκάφη άναψυχής έως τά μεγάλα έμπορικά ή άκό-



μα καί τίς πλωτές εξέδρες όπου ό διαθέσιμος χώρος γιά δορυφορικές άντέννες είναι περιωρισμένος. Τό MCS-9100 είναι εύκολο στή χρήση καί συμβατό μέ τούς κανονισμούς τού INMARSAT. Διαθέτει αυτόματη διάγνωση γιά τόν άμεσο έντοπισμό τών βλαβών καί μπορεί νά συνδεθεί μέ μία πληθώρα περιφερειακών συσκευών όπως έκτυπώτες, προεκτάσεις τηλεφώνων, τηλεχειριζόμενο έλεγχο, σύνδεση μέ τό σύστημα SATNAV, συσσωρευτές ασφάλειας γιά τήν περίπτωση διακοπής τού ηλεκτρικού ρεύματος κλπ.

Σοβιετικές συσκευές

Η σοβιετική έταιρία SUDOIMPORT παρουσίασε στά «Ποσειδώνια 86» δύο χρήσιμες ναυτιλιακές συσκευές, ένα ραδιοφάρο κινδύνου καί μία ούράνια σφαίρα γιά τόν εύκολο έντοπισμό τού στίγματος τού πλοίου. Ό ραδιοφάρος «POISK-6» χρησιμοποιείται σέ πλοία καί άεροσκάφη γιά νά μεταδώσει σήμα άναγνώρισης καί ταυτότητας τού κινδυνεύοντος

σκάφους στις συχνότητες των υπηρεσιών διασώσεως.

Η συσκευή 3F-OM1.1 είναι μία ούρανια σφαίρα σχεδιασμένη για τον έντοπισμό του στίγματος ενός πλοίου στη θάλασσα με την παρατήρηση διαφόρων ούρανων σωμάτων. Έχει ακρίβεια στίγματος μίας μοίρας και μπορεί να λειτουργήσει σε θερμοκρασίας από 0-45 βαθμούς Κελσίου και υγρασία 98% ενώ ο χάρτης της ισχύει μέχρι το έτος 2005.

CLASSDATA

Μία νέα υπηρεσία έθεσε στην διάθεση των πελατών του ο Βρεταννικός Νηογνώμονας με την οποία πληροφορίες για την κατάσταση του πλοίου στον νηογνώμονα και για τις ήμερομηνίες επιθεωρήσεων μπορούν να προωθηθούν γρήγορα, σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου στην διάθεση των πλοιοκτητών. Το σύστημα CLASSDATA βασίζεται στην σύγχρονη τεχνολογία επικοινωνιών και σε μικροϋπολογιστές. Με την χρήση επιτοπίων τερματικών οι πλοιοκτήτες μπορούν να ε-

SURVEY STATUS-SUMMARY		LR: 7654321		
ADDRESS		EXAMPLE		
Type: CONTAINER SHIP		CL Status: CLASSED		
Flag: XXXXXXXX				
Tons: 30694	Dwt: 32960	U/S HRC 600521 FOR SS, CSM, SEA, AS, BS, TS		
DOB: 1981/05	Keel Laid:			
HULL	Assigned	Due Date	Status Range Dates P/P Until	
1. AS	20/05/85	25/05/86	NO/DUE 25/02-24/08	
2. STATUTORY	20/05/85	25/05/86	NO/DUE 25/02-24/08	
3. PLA	20/05/85	25/05/86	NO/DUE 25/02-24/08	
4. SCA	20/05/85	25/05/86	NO/DUE 25/02-24/08	
5. MAA	20/05/85	25/05/86	NO/DUE 25/02-24/08	
6. SEA	25/05/81	21/05/86	NO/DUE 21/02-20/08	
7. PLR	25/05/81	24/05/86	NO/DUE	
8. SCR	25/05/81	24/05/86	NO/DUE	
Line No. :				
Directory -PF3		Summary(first Page)-PF10		
		Summary(next Page) -PF11		
SYS.AVAIL LS				

χουν εύκολη πρόσβαση στον κεντρικό υπολογιστή του Λούδ Ρέτζιστερ και να δέχονται πληροφορίες για τα πλοία τους. Για λόγους ασφαλείας ή προσπέλαση στο σύστημα είναι δυνατή μόνο με ειδικό κώδικα που θα είναι γνωστός σε κάθε πλοιοκτήτρια εταιρία. Η παροχή των πληροφοριών είναι δωρεάν και μπορεί να γίνει και σε μορφή εκτύπωσης, ενώ οι προηγούμενοι τρόποι διανομής των πληροφοριών όπως τα έντυπα «Quarterly notice», «Master List» και «Survey Planning List» θα συνεχίσουν να στέλνονται στους πελάτες του νηογνώμονα όπως πριν. Ήδη το σύστημα CLASSDATA έχει δοκιμασθεί με επιτυχία από την Shell Tankers.

Έξομειωτής για ναυπηγική σχεδίαση

Τό πρόγραμμα Έξομειωσης Έλιγμών Πλοίων (Multi Ship Manoeuvring Simulator), τό οποίο παρουσίασε τό Λούδ Ρέτζιστερ κατά τό φετινά «Ποσειδώνια», άπευθύνεται στους σχεδιαστές πλοίων και τούς ναυπηγούς. Τό MSMS επιτρέπει τήν άξιολόγηση τών κριτηρίων έλιγμών ενός πλοίου και τή πρόβλεψη τών αντίδράσεων του κατά τήν διάρκεια διαφόρων συνθηκών, ενώ άκόμα τό σκάφος είναι υπό σχεδίαση. Κατ' αυτό τόν τρόπο αλλαγές στά σχέδια μπορούν νά γίνουν χωρίς τήν ανάγκη κατασκευής μοντέλων τού πλοίου και δοκιμών σε δεξαμενές. Τό πρόγραμμα άποτελείται από δύο μέρη, στό πρώτο δίνονται στον υπολογιστή τά στοιχεία του υπό σχεδίαση πλοίου και στό δεύτερο ό υπολογιστής βασιζόμενος στά στοιχεία παρουσιάζει τήν δυναμική τού πλοίου και τίς αντιδράσεις του σε διάφορες καταστάσεις και στροφές τής προπέλλας. Τό πρόγραμμα έχει τή δυνατότητα νά έξομειώνει τήν κατάσταση σε ένα δεδομένο λιμάνι, παρουσιάζ-

ζοντας τίς κινήσεις 20 περίπου πλοίων. Έτσι γίνεται ένα χρήσιμο έργαλείο για πολλές έφαρμογές, όπως έκπαίδευση, σχεδιασμό λιμένων, άσφάλεια λιμένων και μελέτες τής κυκλοφορίας σε λιμένες.

Ραντάρ τύπου ARPA

Ό κυριώτερος εκπρόσωπος τής σειράς τών ραντάρ 16 ίντσών RASTERSCAN τής KRUPP ATLAS ELEKTRONIK, είναι τό σύστημα ραντάρ τύπου ARPA, ATLAS 8600 πού μπορεί νά λειτουργήσει είτε μόνο του είτε σε συνεργασία με τά ήδη υπάρχοντα συστήματα πλοήγησης τού πλοίου. Η συσκευή προσφέρει εύκολία στή χρήση με έπεξηγούμενες οδηγίες έπί τής κονσόλας και απλότητα χειρισμού. Διαθέτει ειδική φωτεινή όθόνη 61 εκ. τύπου RASTERSCAN πού επιτρέπει



τήν παρακολούθηση χωρίς τήν ανάγκη τής ειδικής καλύπτρας τών παλαιών ραντάρ. Παράλληλα με τά δεδομένα τού ραντάρ, παρουσιάζονται ή θέση τού πλοίου, διάφοροι προεπιλεγμένοι στόχοι με τά ναυτιλιακά δεδομένα τους (πορεία κλπ.) και διάφοροι συναγερμοί για άποφυγή συγκρούσεων. Τό σύστημα μπορεί νά παρακολουθήσει και νά παρέχει συνεχή δεδομένα για 20 στόχους (έντατική παρακολούθηση) ή μέχρι 40 στόχους (άπλη παρακολούθηση). Στήν μνήμη τού συστήματος μπορούν νά άποθηκευθούν μέχρι 40 γραμμές πορείας και 80 χάρτες. Τό ATLAS 8600 μπορεί νά συνδεθεί με άλλα ναυτιλιακά όργανα, συστήματα έπεξεργασίας δεδομένων και αυτόματο πιλότο.

Ηλεκτρονική προστασία τών ύφάλων

Τό σύστημα προστασίας τών ύφάλων τού πλοίου, ηλεκτρονικής χρήσης, χρησιμοποιεί ηλεκτρονικούς παλμούς για νά έμποδίσει τήν ανάπτυξη φυτοζώων στό κέλυφος τού πλοίου. Τό σύστημα δέν χρησιμοποιεί τοξικές ή χημικές ουσίες, ούτε προκαλεί ήλεκτρολύση κατά τή λειτουργία του και μπορεί νά τοποθετηθεί κατά τή διάρκεια πού τό σκάφος βρίσκεται στή θάλασσα. Τό ESP-2001 είναι κατάλληλο για μεγάλα έμπορικά πλοία και για μικρά σκάφη άναψυχής και μπορεί νά προστατεύει όχι μόνο τό κέλυφος αλλά και τό πηδάλιο και τήν προπέλλα τού σκάφους από τό πλαγκτόν.

Μέ τόν φακό στά «Ποσειδώνεια '86»

Ακολουθεί ένα σύντομο φωτορεπορτάζ από τά εγκαίνια και όρισμένες εκδηλώσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της ναυτιλιακής εκθέσεως, που κατορθώσαμε νά συγκεντρώσουμε μέχρι τις 13 Ιουνίου.



Ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Αλεξανδρής εγκαινιάζει την έκθεση στο έκθεσιakό κέντρο του ΟΑΠ. Μαζί με τόν 'Υπουργό διακρίνονται ο γεν. γραμματέας του ΓΕΝ κ. Β. Παπαδόπουλος, ο αρχηγός του Λιμενικού κ. Αρ. Παπανδρέου, ο δήμαρχος Πειραιώς κ. Παπασιπύρου, ο πρόεδρος του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου κ. Κ. Φαφαλιός και στή δεύτερη σειρά ο αρχηγός του ΓΕΝ κ. Ν. Παππάς και ο 'Υπουργός 'Εμπορίου κ. Γ. Κατσιφάρας.



Ο 'Υπουργός 'Εμπορ. Ναυτιλίας κ. Στ. Αλεξανδρής επισημαίνει τόν περισσότερο τόν 'Ενώσεως 'Ελληνικών 'Επιχειρήσεων 'Ηλεκτρονικών θαλάσσιων, ενημερώθηκε από τόν πρόεδρο τής 'Ενώσεως κ. Δ. Πυριόχο για τή δραστηριότητα των επιχειρήσεων μελών τής Ε.Η.ΘΑ. που καλύπτουν ένα μεγάλο φάσμα τής προμήθειας, σχεδίασης, παραγωγής και παροχής υπηρεσιών σε 'Ηλεκτρονικά συστήματα και συσκευές. Σημειώνουμε ότι ή Ε.Η.ΘΑ ιδρύθηκε τόν Δεκέμβριο τού 1984 καλύπτοντας ένα σημαντικό κενό στή ταχύτητα εξελισσόμενο κλάδο των εφαρμογών τής 'Ηλεκτρονικής στή ναυτιλία.



'Επίδειξις ενδιαφέροντος εκ μέρους τού 'Εφοπλισμού για τή δουλειά των 'Ελληνικών Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων. Στή φωτογραφία ο πρόεδρος τής ΕΕΕ κ. Στάθης Γουρδομιάλης με τόν πρόεδρο τού Σωματείου Μεσιτών κ. Εύαγγελο Πανά στή περίπτωση τών Μεσιτών.



Από τήν επίσκεψη τού 'Υπουργού Ναυτιλίας στή περίπτωση τής εταιρίας 'Ελληνικά Καύσιμα — 'Ορυκτέλαια (ΕΚΟ), διακρίνονται με τόν 'Υπουργό ο διευθύνων σύμβουλος τής ΕΚΟ κ. Κωστ. Μανιατόπουλος και ο πρόεδρος τής 'Ενώσεως 'Επιβατηγών πλοίων κ. 'Ανδρ. Ποταμιάνος.

Η ΕΚΟ για πρώτη φορά μετά από χρόνια συμμετείχε με δικό τής περισσότερο στή «Ποσειδώνεια», καθώς μετά τήν εξαγορά τής από τόν 'Ελληνικό Δημόσιο έχει δραστηριοποιηθεί έντονα στήν τομέα των ναυτιλιακών πωλήσεων και έχει επεκτείνει με επιτυχία τή πωλήσεις τής τόσο στήν άκτοπλοία, όσο και στή ποντοπόρο ναυτιλία.

Ε/Γ - Ο/Γ ΙΟΝΙΣ

Καθημερινά από Κυλλήνη για Αργοςτόλι

Ε/Γ - Ο/Γ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ

Καθημερινά από Πάτρα για Σάμη - Ιθάκη

ΓΙΑ ΤΑ ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΑΣ

ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΛΕΩΧΑΡΟΥΣ 3 - ☎ 4171.952

ΠΡΑΚΤΟΡΙΟ : ΧΡ. ΓΙΑΝΝΑΚΑΡΩΝΗ



Από την πολύ πετυχημένη δεξίωση που παρέθεσε η Έπιτροπή Αγοραπωλησιών του Σωματίου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, στην φιλόξενη αίθουσα της Ναυτιλιακής Λέσχης, στους παρευρισκόμενους ξένους μεσίτες αγοραπωλησιών τό μεσημέρι της Πέμπτης 5 Ιουνίου.

Σημειώνουμε με ικανοποίηση την άθροια προσέλευση των ξένων μεσιτών, οι οποίοι εκμεταλλεύθηκαν την ευκαιρία για να συζητήσουν με τους Έλληνες συναδέλφους τους τις δυνατότητες μεγαλύτερης συνεργασίας στον τομέα των αγοραπωλησιών πλοίων, όπου παρά τη μακρόχρονη κρίση η Πειραιϊκή αγορά διατήρησε τη δυναμικότητά της.



Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας και η κυρία Χρ. Σαρτζετάκη τίμησαν με την παρουσία τους τη δεξίωση της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, με την οποία συμπληρώθηκαν οι φετινές κοινωνικές εκδηλώσεις που πραγματοποιήθηκαν στην Αθήνα κατά την εβδομάδα που διήρκεσε η ναυτιλιακή έκθεση.

Στην φωτογραφία τό προεδρικό ζευγάρι μεταξύ του υπουργού Έξωτερικών της Λιβερίας κ. Μπερνάρντ Μπλάμο και του προξένου κ. Νίκου Σούτου, ενώ διακρίνεται και ο γεν. γραμματέας του YEN κ. Βασίλης Παπαδόπουλος.

IN ARGENTINA AND URUGUAY

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

PRESIDENT: Captain PETROS PETRAKOS

ATTENDING AT ALL ARGENTINE AND URUGUAY PORTS AS:

**SHIPAGENTS AND BROKERS — BUNKERING CONTRACTORS
STEVEDORING — MARINE SURVEYORS**

ACTING AS CHARTERERS AGENTS FOR:

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

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

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

GREEK OFFICE "OKEANIDA" LTD.

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



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

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



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

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

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

LONDON OFFICE

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

LAS PALMAS OFFICE

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

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

HAMBURG OFFICE

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

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ

Του κ. ΜΑΝΩΛΗ ΝΙΩΤΗ, Γεν. Διευθυντή της 'Ελληνικής 'Ακτοπλοΐας ΑΕ

Είναι προφανής η σημασία που δίνει η Κυβέρνηση αλλά και απάντηση στο έρωτημα αν τό κράτος θέλει να υπάρχει Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία, ή εξαγορά από την ΕΤΒΑ των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά και ή λειτουργία τους κάτω από καθεστώς διάφορο από εκείνο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας.

Οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο κλάδος ήταν και λόγος ιδιαίτερου ενδιαφέροντος της πολιτείας καθώς και οι μεγαλύτερες μονάδες αυτή τη στιγμή βρίσκονται στα χέρια του κράτους και δεν είναι μόνον κοινωνικοί οι λόγοι που ενδιαφέρουν την πολιτεία λόγω της απασχόλησης στα ναυπηγεία περίπου 10.000 εργαζομένων. Η αποδοτικότητα των εν λόγω μονάδων θα βοηθήσει την 'Εθνική Οικονομία σήμερα που καταβάλλονται ιδιαίτερες προσπάθειες για τη στήριξή της.

Τό προηγούμενο Εύρωπαϊκών μονάδων του είδους και τά μέτρα που πάρθηκαν από τις αντίστοιχες κυβερνήσεις είχαν μέχρι σήμερα θετικά αποτελέσματα.

Βέβαια σάν υπ' αριθμό ένα και κυριώτερο πρόβλημα που επηρεάζει τη λειτουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας μας μπορούμε να θεωρήσουμε τη διεθνή συγκυρία που μας τίζει τη ναυτιλιακή αγορά, την πτώση των ναύλων, τό δέσιμο των πλοίων που σάν αποτέλεσμα έχουν την έλλειψη αντικει-

μένου για την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία.

Η ανταγωνιστικότητα των ξένων ναυπηγείων είναι μία άλλη παράμετρος που επηρεάζει όριστικά τη δική μας ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, τις ναυπηγήσεις και ακόμη αυτές τις επσκευές. Ο προστατευτισμός όρισμένων Εύρωπαϊκών χωρών για τη ναυπηγική βιομηχανία τους και τό χαμηλό κόστος λειτουργίας τέτοιων μονάδων στην "Απω" 'Ανατολή είναι τά κύρια χαρακτηριστικά που αντιπαρατίθενται στη λειτουργία της δικής μας Ναυπηγικής βιομηχανίας.

Και όσο αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ "Απω" 'Ανατολής, Εύρώπης πολλά Εύρωπαϊκά κράτη πήραν μέτρα με την μορφή επιδοτήσεων στην αντιπαράθεση που έχει δημιουργηθεί ώστε να τονώσουν τις εθνικές τους μονάδες.

Εκείνο λοιπόν που πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα είναι να ληφθούν άμεσα μέτρα γιατί οι επικρατούσες συνθήκες επηρεάζουν άρνητικά μία σημαντική πηγή συναλλάγματος για τη χώρα μας.

Στίς σημερινές διεθνείς οικονομικές συγκυρίες όπου ο κάθε πλοιοκτήτης στόν αγώνα επιβίωσής του φροντίζει την μείωση των εξόδων του με κύριο στόχο μείωση εξόδων για επσκευές και δεξαμενισμούς, είναι φυσικό ότι θα αναζητήσει τη φθηνότερη δυνατότητα για την έκτέλεσή τους.

Αυτή ή χωρίς προηγούμενο διεθνής ναυτιλιακή κρίση συντείνει στην συρρίκνωση του πάλοι ποτέ ανθούντος κλάδου και όδηγεϊ στόν άφανισμό του.

Εφόσον λοιπόν τό κράτος έχει κρίνει και φαίνεται ότι επιθυμία του είναι να στηρίξει τη ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, σύμφωνα άλλωστε με τις κατά καιρούς τοποθετήσεις κρατικών παραγόντων και 'Υπουργών για τό συγκεκριμένο θέμα πρέπει άμεσα να παρέμβει με κρατικές επιδοτήσεις, διευκολύνσεις, περισσότερο χρόνο αποπληρωμής (Period of Grace) και με άμεσες χρηματοδοτήσεις.

Η 'Ελληνική Ναυπηγοεπισκευαστική Βιομηχανία πρέπει να εξετασθεί από εκείνη τη γωνία που δίνει τις πραγματικές διαστάσεις της γιατί ή απόδοσή της θα αποβεί σέ όφελος της 'Εθνικής Οικονομίας.

Τό πρόβλημα δεν άπτεται της ικανότητας των 'Ελληνικών χεριών και των τεχνικών δυνατοτήτων των μονάδων μας ούτε στην επιθυμία των 'Ελλήνων πλοιοκτητών να ναυπηγήσουν ή να επσκευάσουν.

Τό πρόβλημα είναι καθαρά οικονομικό και σάν τέτοιο πρέπει να αντιμετωπισθεί δηλαδή με οικονομικά μέτρα, άμεσα, θαρallέα και ουσιαστικά, ώστε να δοθεί ή δυνατότητα στόν κλάδο να αντιμετωπίσει τό διεθνή ανταγωνισμό.

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΑΥΤΟΜΑΤΟΙ ΤΗΛΕΦΩΝΗΤΕΣ



ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΣΕ ΜΕΓΑΛΕΣ ΠΟΙΚΙΛΙΕΣ

ΤΙΜΕΣ ΓΝΩΡΙΜΙΑΣ

'Εγκαταστάσεις - συντηρήσεις - επσκευές

**ΑΠΟ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟ
ΣΚΟΝΔΡΑΣ — ΒΙΤΑΛΗΣ**

ΝΙΚΗΤΑΡΑ 8 - 10 ΑΘΗΝΑ

Τηλ.: 3633452 — 6398452

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Τελειοποίηση συστημάτων άδρανους αερίου

Όργανα παρακολούθησης και έλεγχου όξυγόνου:

Πολλά σύγχρονα πετρελαιοφόρα έχουν αντικαταστήσει τα όργανα παρακολούθησης και έλεγχου της ικανοποιητικής ποσότητας όξυγόνου μέσα στο άδρανές αέριο, γιατί τα παλαιά όργανα έκριναν ανασφάλεια. Τα παλαιά όξυγονόμετρα, τα οποία δυστυχώς μέχρι σήμερα ακόμη χρησιμοποιούμε στα πλοία, ενεργοποιούνται βάσει της αρχής της μαγνητοδυναμικής ηλεκτρικής λειτουργίας, ενώ τα νέα είναι ηλεκτροχημικά όργανα.

Τό αποτέλεσμα έχει ελαττώσει το κόστος (κόστος λειτουργικό - οικονομικό - ψυχοσωματικό), αφού τα παλαιά όξυγονόμετρα μειονεκτούν στη καλή λειτουργία τους, ενώ τα νέα παρέχουν μεγαλύτερη εγγύηση ασφαλείας. Από τότε που έγινε η εγκατάσταση των νέων οργάνων, ο χρόνος που καταναλίσκεται για τη συντήρηση των νέων όξυγονομέτρων μειώθηκε πάρα πολύ, πράγμα που επιτρέπει στο προσωπικό των πλοίων να ασχοληθεί με άλλα επιχειρησιακά καθήκοντα, και στην εταιρία να εξοικονομεί σε κόστος συντήρησης. Μερικά από τα προηγούμενα όξυγονόμετρα, ηλικίας πάνω από 5 χρόνων, κοστίζουν σε λογαριασμούς επισκευών γύρω στα 5.000 δολάρια ετησίως και τό σπουδαιότερο, τώρα τα πλοία δεν χρειάζεται να καθυστερήσουν τις εργασίες φορτώσεως ή εκφορτώσεως λόγω βλάβης των αναλυτών όξυγόνου.

Ο έλεγχος και συντονισμός του όξυγόνου είναι ο ουσιώδης αδύνατος κρίκος στο δλο σύστημα άδρανους αερίου των πλοίων. Τα μαγνητοδυναμικά όξυ-

γονόμετρα είναι πάρα πολύ εύπαθη όργανα και εύκολα άπορρυθμίζονται λόγω κραδασμών και ύγρασίας. Εάν ο άναλυτής όξυγόνου δεν λειτουργεί ικανοποιητικά με αποτέλεσμα να μη έχουμε ένδειξεις ποσοστών όξυγόνου, οι αρχές ασφαλείας του λιμένος σταματούν τις εργασίες φορτοεκφορτώσεως, με δυσμενείς οικονομικές συνέπειες για τό πλοιοκτήτη.

Χωρίς τη δυνατότητα έλεγχου των επιπέδων όξυγόνου στο σύστημα του άδρανους αερίου, μέσω του όργάνου αυτού, δεν υπάρχει άλλος τρόπος να βεβαιώσουμε ότι τό σύστημα λειτουργεί ικανοποιητικά και έκτελει τη δουλειά του σύμφωνα με τις διεθνώς άποδεκτές προδιαγραφές. Σύμφωνα με τους διεθνείς κανονισμούς, τό σύστημα άδρανους αερίου, πρέπει να δίνει ακουστικό και όρατό σήμα κινδύνου, ανεξάρτητα από άλλους έλέγχους, όταν τό περιεχόμενο όξυγόνου και μίγματος άδρανους αερίου υπερβαίνει το 8% του όλου όγκου, ποσοστό που είναι ικανό να υποστηρίξει έκρηξη και καύση.

Τά συστήματα άδρανους αερίου στα περισσότερα άτμοκίνητα πλοία, είναι του τύπου των καθαρισμένων καυσωμάτων, χρησιμοποιούν δε τό άζωτο από την εξαγωγή των λεβήτων. Άνάλυση δειγμάτων όξυγόνου γίνεται αφού τό μίγμα αερίων καθαριστεί και προτού διοχετευθεί σε κάθε ανεξάρτητη δεξαμενή πετρελαιοειδών. Τά δείγματα λαμβάνονται από τό ρεύμα και τη ροή του μίγματος αερίων και διοχετεύονται διαμέσου διαφόρων μηχανημάτων, όπου φιλτράρονται και καθαρίζονται προτού εισέλθουν στο αισθητήριο κύτταρο. Ο άναλυτής όξυγόνου, οι έλεγχοι του ά-

Του πλοιάρχου κ. ΑΝΤ. ΓΡΥΠΑΙΟΥ,

ναλυτού και τό αισθητήριο κύτταρο, είναι τοποθετημένα στο μηχανοστάσιο, σε χώρο δηλαδή που δυστυχώς υπόκειται σε κραδασμούς και σε ύψηλές θερμοκρασίες. Οι άναγνώσεις των άποτελεσμάτων παρέχονται από τόν άναλυτή και προβάλλονται επάνω στα ταμπλώ του συστήματος άδρανους αερίου, τό όποιο είναι τοποθετημένο στο μηχανοστάσιο και στο δωμάτιο επιχειρήσεων φορτίου. Κουδούνια συναγερμού τοποθετούνται σε διάφορα σημεία του πλοίου ώστε να ειδοποιήσουν τό πλήρωμα εάν κάποια κατάσταση κινδύνου δημιουργηθεί από την άνοδο των ποσοστών του όξυγόνου μέσα στο μίγμα.

Όξυγονόμετρα Μαγνητοδυναμικά:

Υπάρχουν διάφοροι τρόποι να μετρηθεί τό όξυγόνο. Τά συστήματα της μαγνητοδυναμικής λειτουργίας άνεκαλύφθησαν πρώτα, λόγω των παραμαγνητικών ιδιοτήτων του όξυγόνου. Τό όξυγόνο έχει μία ποικιλότητα μέσω της όποιας μπορεί να έντοπισθεί από εύπαθη όργανα.

Τά Μαγνητοδυναμικά Όξυγονόμετρα άν και τό έκτιμήσαμε για τη γρήγορη άνταπόκρισή τους, είναι πολύπλοκα όργανα που συμπεριλαμβάνουν κινητά τμήματα, ελαφρές δέσμες άκτινοβολίας, θερμαντικά στοιχεία, καθρέπτες, κλπ. εύπαθη τμήματα.

Σε αντίθεση, τό όξυγονόμετρο ηλεκτροχημικού τύπου, είναι όργανα χαμηλών απαιτήσεων συντήρησης και τό όποια δεν επηρεάζονται από φυσιολογικούς βιομηχανικούς κραδασμούς και από ηλεκτρικές έκκενώσεις.



**K & K MARITIME
EMBASSIES LTD.**

35, KARAOLI & DEMETRIOU, P.O. BOX 80252 - 185 31 PIRAEUS - GREECE
TEL. 4129.210 - 4129.246 TELEX: 211211 SKYT - CABLES: PERFECTION



Στά μαγνητοδυναμικά όξυγονόμετρα, τό κύτταρο ανάλυσης έχει δύο διαμαγνητικές σφαίρες από κρύσταλλο, πού είναι τοποθετημένες στά δύο άπέναντι άκρα μιάς ράβδου ώστε νά σχηματίζουν κάτι σαν ένα μικροσκοπικό αεροκώδωνα. Αύτός ό μικροσκοπικός αεροκώδωνας αναρτάται όριζοντίως από μιά μεταλλική ράβδο μέσα σέ ένα άνομοιόμορφο μαγνητικό πεδίο μέσα στό κύτταρο. Τό όξυγόνο μόλις εισέλθει στό κύτταρο μεταβάλλει τό μαγνητικό πεδίο, άναγκάζοντας τίς σφαίρες του αεροκώδωνα νά περιστραφούν περισσότερο, καταναλογία πρός τό συγκεντρωμένο όξυγόνο. Ένα όπτικό όργανο πού άποτελείται από μιά λάμπα καί καθρέπτη τοποθετημένο επάνω στόν αεροκώδωνα καί ένα φωτοκύτταρο, μετράνε τό βαθμό τής περιστροφής καί παρέχουν μιά ένδειξη τής παρουσίας όξυγόνου, σέ ποσοστιαίες μονάδες.

Σύμφωνα μέ τούς ειδικούς έχουν παρατηρηθεί πολλά προβλήματα μέ όλα αυτά τά λεπτά αίσθητήρια τμήματα του όργάνου αυτού. Άπαιτούνται καθημερινές επιθεωρήσεις των εύπαθων τμημάτων καί εβδομαδιαία ρύθμιση του αναλυτού όξυγόνου, ώστε νά είμαστε βέβαιοι γιά σωστές ένδείξεις. Είδικοί τεχνικοί πού εκλήθησαν επάνω στά πλοία νά έλέγξουν τά όξυγονόμετρα, τά βρήκαν μέ σφάλμα γύρω στό + 5% ή καί μίς λειτουργούντα.

Τά όπτικά συστήματα άπαιτούν επίσης πολύ προσοχή. Οι λεπτές λάμπες - λυχνίες καίγονται εύκολα καί ή ύγρασία μέ σκόνη θαμπώνει τό καθρέπτη, καθιστώντας τό σύστημα άχρηστο, σέ τέτοιο βαθμό, πού νά άπαιτεί νέο κύτταρο. Θεωρητικά, εάν όλα είναι στεγανά, ή ύγρασία μέ τή σκόνη δέν μπαίνει μέσα στό κύτταρο. Άλλά ή έλαφρή στιγμιαία

άρνητική πίεση στό σύστημα του άδρανούς αερίου, θά έχει σαν άποτέλεσμα, τήν είσοδο ύγρασίας μέσα στό κύτταρο, τά ίχνη τής οποίας είναι άρκετά νά καταστρέψουν τό αίσθητήριο κύτταρο.

Τά μαγνητοδυναμικά αίσθητήρια κύτταρα, τά όποια κοστίζουν περίπου 800 δολάρια έκαστο, άπαιτείται όπως άντικαθίστανται τέσσερες έως πέντε φορές τό χρόνο. Αυτό είναι ένα από τά σοβαρότερα μειονεκτήματα των όργάνων αυτών. Η ρύθμιση είναι μιά όλοήμερη εργασία πού άπαιτεί έξαέρωμα του αναλυτού μέ άζωτο ώστε νά άποφύγουμε συμπύκνωση ενώ επίσης άπαιτείται προθέρμανση τεσσάρων ώρων πρό τής ρυθμίσεως, από προσωπικό έμπειρο καί εκπαιδευμένο στίς νέες τεχνολογικές έξελίξεις πράγμα πού σπανίζει σήμερα στά Έλληνικά πλοία.

Όξυγονόμετρα Ήλεκτροχημικά:

Όπως άκριβώς υπάρχουν διάφοροι τύποι μαγνητικών αναλυτών όξυγόνου, υπάρχει καί ένας αριθμός ηλεκτροχημικών μεθόδων έλέγχου καί παρακολούθησης του όξυγόνου. Ένας τέτοιος τύπος μέ τόν όποιον έφοδιάζονται τά πλοία σήμερα είναι τό μοντέλο MSA 4000, πού χρησιμοποιεί ένα έγκεκριμένο γαλβανικό αεροκώδωνα.

Τό αίσθητήριο κύτταρο τοποθετείται σέ ξεχωριστό σημείο του όργάνου, από τή μονάδα έλέγχου καί ένδείξεων καί παράγει ένα ηλεκτρικό σήμα μέ ηλεκτροχημικό μέσο, σημειώνοντας έτσι τή συγκέντρωση όξυγόνου μέσα στό δείγμα. Τό αίσθητήριο κύτταρο άνθίσταται στή σκουριά, διότι χρησιμοποιεί χρυσό ηλεκτρόδιο πού είναι ντυμένο μέ μιά άνώμαλα καί άπότομα διαχυμένη διά χη-

μικών ούσιων μεμβράνη γιά μεγαλύτερη σταθερότητα κατά τή διάρκεια μεταβολών καί διακυμάνσεων στή θερμοκρασία καί πίεση του περιβάλλοντος. Ένας ειδικός ηλεκτρολύτης χρησιμοποιείται, γιά νά έμποδίσει τό αίσθητήριο κύτταρο νά μολυνθεί μέ δηλητήρια από τοξικά άέρια, όπως π.χ. τό διοξείδιο του άνθρακα καί θείου, κλπ. Ίχνη ύγρασίας δέν θέτουν σέ κίνδυνο τήν άπόδοση του κυττάρου άφού προστατεύεται από χημικές ούσιες καί από τόν ειδικό ηλεκτρολύτη.

Τό αίσθητήριο κύτταρο έχει μακρά διάρκεια ζωής καί δέν άπαιτεί συντήρηση. Τά αίσθητήρια κύτταρα είναι κατασκευασμένα έτσι ώστε νά άντικαθίστανται κάθε δύο χρόνια καί ή άντικατάσταση είναι μιά άπλή διαδικασία πέντε λεπτών. Τό αίσθητήριο κύτταρο άπλώς ξεβιδώνεται καί άποσυνδέεται από δύο συρματάκια.

Η εταιρία πού κατασκευάζει αυτά τά όργανα συνιστά εβδομαδιαίους έλέγχους καί ρύθμιση του όργάνου σύμφωνα μέ τίς οδηγίες πού παρέχονται.

Οί έλεγχοι του όργάνου αυτού καί όποιαδήποτε άπαραίτητη ρύθμιση, χρειάζεται μόνο λίγα λεπτά χρόνου, αντί νά άπασχολεί τό προσωπικό του πλοίου όλο τό όκτάωρο εργασίας, όπως συμβαίνει σήμερα μέ τά παλαιά μαγνητικά όργανα, μέ άποτέλεσμα νά καθυστερούν όλες οι άλλες επιχειρησιακές λειτουργίες του πλοίου. Έξάλλου ό κίνδυνος νά άπορριφθεί τό πλοίο από τίς αρχές ασφαλείας λιμένος, ως μη ικανό από πλευράς ασφαλείας νά διενεργήσει επιχειρήσεις φορτοεκφόρτωσης, εκλείπει μέ τά νέα ηλεκτροχημικά όξυγονόμετρα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Ι. ΓΡΥΠΑΙΟΣ

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 AGENCIES S.A., having long experience in Claims Handling and P & I matters in general, are assisting the members locally.

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

Phones: 4134007/125297
Telex: 212801 (MARL GR.)

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
'Αριθ. 855/1984

Πρόεδρος: Στελ. Χατζηδάκης
Εισηγητής: 'Αναστ. Καραγιώργης
Δικηγόροι: Μικές Κουντούρης, Ν. Βουργιδής

Παραγραφή ναυτεργατικών αξιώσεων κατά του αντιπροσώπου του εργοδότη — μη υπαγωγή άλλοδαπών ναυτικών στην ασφάλιση του NAT — Προσωντούχοι ναύτες — Καταχρηστική άσκηση του δικαιώματος προσωντούχου ναύτη για αύξημένες αποδοχές. Οί κάτοχοι άδειας ναυτικής ικανότητας ή όσοι έχουν θαλάσσια υπηρεσία πού τους παρέχει τό δικαίωμα κτήσεως ναυτικής ικανότητας λαμβάνουν τίς αύξημένες αποδοχές προσωντούχου ναύτη, άκόμα και άν δέν γνωστοποιήσουν τά παραπάνω προσόντα τους στον εργοδότη. 'Η άσκηση του δικαιώματός του όμως για αύξημένες αποδοχές προσωντούχου ναύτη είναι καταχρηστική όταν για όποιοδήποτε λόγο αυτοί αποκρύπτουν ύπατία την προϋπηρεσία τους και στη συνέχεια μετά πάροδο μακρού χρόνου απαιτούν μισθολογικές διαφορές.

'Επειδή μέ την άγωγή του ό έκκαλών άλλοδαπός Ιστορώντας ότι σ' εκπλήρωση σύμβασης πού καταρτίστηκε στον Πειραιά μεταξύ αυτού και της δεύτερης έναγομένης, πού συμβλήθηκε κατ' έντολήν και ως αντιπρόσωπος της πρώτης έναγομένης πλοιοκτήτριας του υπό ελληνική σημαία ΦΓ πλοίου «Α» 8535 τ. DW., ναυτολογήθηκε την 29/8/1979 επί του πλοίου τούτου ως ΝΑΥΤΗΣ και ύπηρέτησεν επ' αυτού μέχρι της 6/3/1981 πού απολύθηκε, ζήτησε νά υποχρεωθούν οί έναγομένες εις όλόκληρον εκάστη νά του καταβάλλουν α) διαφορά εκ βασικού μισθοῦ και επιδόματος Κυριακών: αα) δραχμές 879 για τό χρονικό διάστημα από 29/8/79 έως 30/9/79, ββ) δραχμές 24.482 από 1/10/79 έως 30/9/1980 και γγ) δραχμές 41.102 για τό χρονικό διάστημα από 1/10/80 έως 6/3/81. β) για διαφορά επιδόματος άδειας δρχ. 48.531, γ) για διαφορά επί του επιδόματος χρόνου υπηρεσίας δρχ. 21.578 δ) για διαφορά από υπερωρίες δρχ. 399 από 28/8/79 έως 30/9/79 δρχ. 13.487, για τό χρονικό διάστημα από

πό 1/10/79 έως 31/8/1980 και δρχ. 1.430 για τό χρονικό διάστημα από 1/10/1980 έως 6/3/81 και ε) δραχμές 56.884 πού παρακρατήθηκαν από τίς αποδοχές του για εισφορές υπέρ του NAT τίς όποιες όμως ως άλλοδαπός δέν είχε υποχρέωση νά πληρώσει. 'Η έκκαλούμενη απόφαση δέχτηκε μερικά τήν άγωγή και έπιδόμασε δρχ. 21.632 ως διαφορά επιδόματος άδειας, δρχ. 8.908 ως διαφορά επιδόματος χρόνου υπηρεσίας και δρχ. 1.773 ως διαφορά επί του βασικού μισθοῦ και επιδόματος Κυριακών για τό χρονικό διάστημα από 1/10/80 έως 6/3/81.

'Επειδή, κατά τό άρθρο 1 παρ. 3 του ν. 762/78, οί αξιώσεις του ναυτικού κατά του αντιπροσώπου του εργοδότη μέ τόν όποιο κατάρτισε, σύμφωνα μέ τίς προηγούμενες παρ. του ίδιου άρθρου, τή σύμβαση παροχής ναυτικής εργασίας υπόκεινται σε εξαμηνιαία παραγραφή μέ εξαίρεση τίς αξιώσεις από εργατικό ατύχημα για τίς όποιες προβλέπεται παραγραφή 30 μηνών. 'Από τίς προτάσεις εξαλλου των έναγομένων κατά τή πρώτη συζήτηση της άγωγής προκύπτει ότι ή δεύτερη έναγομένη άντέταξε πράγματι ότι οί ένδικες αξιώσεις του έναγοντος είχαν ως πρός αυτήν ύποπέσει στην παραπάνω παραγραφή. (Τήν ίδια άλλωστε ένσταση επαναλαμβάνει και μέ τίς προτάσεις της παρούσας συζήτησης). Συνεπώς εφόσον ή άγωγή άσκήθηκε όπως και συνομολογείται μετά πάροδο εξαμήνου από τήν απόλυση του έναγοντος σωστά τό πρωτοβάθμιο δικαστήριο δέχτηκε τήν άγωγή και ό περί του εναντίου λόγος της εφέσεως μέ τόν όποιο ό έκκαλών ύποστηρίζει, ότι τάχα δέν προβλήθηκε ή ένσταση αυτή υπέρ της δεύτερης των έναγομένων είναι άβάσιμος. 'Αρα πρέπει νά απορριφθεί ή εφεση ως πρός τή παραπάνω εφεσίβλητη και νά καταδικαστεί ό έκκαλών στη δικαστική της δαπάνης (άρθρο. 176 Κ.Πολ.Δ.).

'Επειδή σύμφωνα μέ τή πάγια νομολογία του Δικαστηρίου τούτου, από τή διάταξη της παρ. 7 του άρθρου 18 του ν. 3170/1955 «περί ναυτικού απομαχικού ταμείου» όπως τροποποιήθηκε μέ τό άρθρο 9 του ν.δ. 87/1969 και στη συνέχεια αντικαταστάθηκε μέ τό άρθρο 1 του ν. 374/76 «περί αντικαταστάσεως ένών διατάξεων και συμπληρώσεως της περί NAT και Οίκου Ναύτου Νομοθεσίας, οί

άλλοδαποί ναυτικοί πού ύπηρετούν σε ελληνικά πλοία και σύμφωνα μέ τό άρθρο 3 του ίδιου νόμου, δέν ύπάγονται στην ασφάλιση του NAT, δέν είναι ύποχρεωμένοι σε καταβολή ατομικής ασφαλιστικής εισφοράς υπέρ του NAT άσχετα μέ τό άν αποτελούν ή όχι μέλη της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος (σχ. ΕΠ 798/81, 668/82, 689/82). Συνεπώς τό πρωτοβάθμιο δικαστήριο έσφαλε πού απέρριψε τό σχετικό κονδύλιο της άγωγής ως μή νόμιμο και πρέπει νά γίνει δεκτός ό σχετικός λόγος της εφέσεως ως πρός τή πρώτη από τίς εφεσίβλητες νά εξαφανιστεί ή έκκαλούμενη απόφαση και νά έρευνηθεί ή άγωγή από τό Δικαστήριο τούτο.

'Επειδή από τή κατάθεση του μάρτυρα πού εξετάστηκε μέ όρκο ένώπιον του πρωτοβάθμιου δικαστηρίου (βλ. τά ύπ' αριθ. 2544/82 πρακτικά συνεδρίασης πού προσκομίζονται σε νόμιμο αντίγραφο και τά έγγραφα πού προσκομίζουν και επικαλούνται οί διάδικοι αποδεικνύονται τά εξής περιστατικά: Σέ εκτέλεση σύμβασης ναυτικής εργασίας πού καταρτίστηκε μεταξύ του έναγοντος άλλοδαπου και της δεύτερης από τίς έναγομένες πού συμβλήθηκε κατ' έντολήν και ως αντιπρόσωπος της πρώτης έναγομένης πλοιοκτήτριας του υπό ελληνική σημαίας πλοίου «Α» 8535 τ. d.w. ό έναγων ναυτολογήθηκε επί του πλοίου τούτου ως ναύτης αντί καταβολής των αποδοχών πού προβλέπουν για τήν ειδικότητα αυτή οί σχετικές σ.σ.ε. Μέ τή παραπάνω ειδικότητα ό έναγων ύπηρέτησεν επί του πλοίου από της 29/8/1979 έως 6/3/81 και κατά τό χρονικό τούτο διάστημα ή έναγομένη πλοιοκτήτρια παρακράτησε από τίς αποδοχές του, όπως συνομολογείται και αποδεικνύεται άλλωστε από τούς λογαριασμούς μισθοδοσίας του έναγοντος, τό ποσό των 56.884 δραχμών για εισφορές υπέρ του NAT, τίς όποιες όμως ό έναγων όπως προαναφέρθηκε δέν ήταν ύποχρεωμένος νά καταβάλει. Συνεπώς ή έναγομένη είτε ό έναγων είχε δικαίωμα πρός καταβολήν αποδοχών προσωντούχου ναύτη είτε έδικαιούτο αποδοχές μη προσωντούχου ναύτη πρέπει νά υποχρεωθεί, ένόψει και του ότι δέν αντιτάσει μέ τίς προτάσεις της ένσταση παραγραφής, σε καταβολή του μέρους τούτου των αποδοχών του έναγοντος μέ τό νόμιμο τόκο από τή επίδοση της άγωγής μέχρι τήν εξόφλησή τους.

'Επειδή μέ τίς διατάξεις του Κεφ. Α. των Σ.Σ.Ε. πληρωμάτων φορτηγών πλοίων από 4.500 τόννων D.W. και άνω πού κυρώθηκαν μέ τήν ύπ' αριθμ. 70114/231/80 και 70114/7825/1980 απόφασεων του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας προβλέπεται αύξημένος μισθός για τούς προσωντούχους Ναύτες, δηλαδή εκείνους πού είναι κάτοχοι άδειας ναυτικής ικανότητας ή έχουν θαλάσσια ύπηρεσία πού τούς παρέχει τό δικαίωμα ν' αποκτήσουν τήν άδεια ναυ-

τικής ικανότητας. Σύμφωνα με ξέλλου με τό αρθρ. 2 αριθ. 6 του β.δ. 726/1910 για την απόκτηση άδειας ναύτου απαιτείται κατ' αρχήν διετής ύπηρεσία υπό ναυτικήν ειδικότητα. Η διάκριση δέ μεταξύ προσοντούχου και μη προσοντούχου ναύτου ή πρόσληψη του οποίου επιτρέπεται σε εξαιρετικές μόνο περιπτώσεις κατά τό αρθρο 88 του Κ.Δ.Ν.Δ. (ν.δ. 187/1973) δέν αντιστοιχεί σε διαφορετικές ειδικότητες αλλά έχει καθαρά μισθολογικό χαρακτήρα. Μοναδική δέ προϋπόθεση της καταβολής αποδοχών προσοντούχου ή μη προσοντούχου ναύτη είναι αντίστοιχα ή αντικειμενική ύπαρξη των παραπάνω προϋποθέσεων. Συνεπώς ο ναυτικός πού προσλαμβάνεται ως μη προσοντούχος ναύτης και έχει θαλασσία προϋπηρεσία πού του παρέχει τό δικαίωμα πρὸς απόκτηση της άδειας του ναύτη, δικαιούται κατ' αρχήν των αποδοχών του προσοντούχου ναύτη άσχετα με τό αν ο πλοιοκτήτης ή ο πλοίαρχος έγνωρίζαν τή προϋπηρεσία αυτή ή αν αυτός έγνωστοποίησε σ' αυτούς τή προϋπόθεσή τους κατά τή ναυτολόγηση ή μετ' αυτήν, άφού τέτοια γνωστοποίηση δέν απαιτείται ούτε ρητά ούτε σιωπηρά από τήν παραπάνω και τίς άλλες σχετικές σ.σ.ε. των ναυτικών, ως όρος της γένεσης της άξίωσης πρὸς άμοιβήν των αποδοχών του προσοντούχου ναύτη.

Η άσκηση όμως της άξίωσης πρὸς καταβολήν αναδρομικά μισθολογικών διαφορών από τήν αίτία αυτή είναι δυνατόν ν' αντίκειται στο άρθρο 281 ΑΚ, νά είναι δηλαδή καταχρηστική, όταν με βάση τίς συγκεκριμένες συνθήκες, πού πάντως μαζί με τό στοιχείο της άγνοιας ή απόκρυψης της προϋπηρεσίας όφείλει νά επικαλεστεί με ένστασή του ο έναγόμενος πλοιοκτήτης - έργοδότης, ή απόσιώπηση ή απόκρυψη κατά τή ναυτολόγηση ή μετ' αυτήν της άγνωστης

στό πλοίαρχο ή τό πλοιοκτήτη ύπηρεσίας «του μη προσοντούχου» συνιστά παράβαση των εκ του άρθρου 288 του ΑΚ ύποχρεώσεων του ναυτικού.

Τέτοια δέ περίπτωση καταχρηστικής άσκησης της άξίωσης του ναυτικού θά ύπάρχει άναμφίβολα και όταν ο τελευταίος επιθυμώντας νά προσληφθεί αυτός αντί άλλου πραγματικά μη προσοντούχου ή για όποιοδήποτε άλλο λόγο άποκρύπτει ύπαίτια τήν προϋπηρεσία του και στη συνέχεια και μετά πάροδο μάλιστα μακρού χρόνου μισθολογικές διαφορές.

Των αποδοχών ξέλλου του προσοντούχου ναύτη δικαιούνται και οι άλλοδαποί (μολοντί δέν μπορούν νά αποκτήσουν τή σχετική άδεια του ναύτη) εάν έχουν διετή θαλασσία προϋπηρεσία και τούτο γιατί από τήν παραπάνω άνάλυση γίνεται φανερό ότι ή καταβολή του αύξημένου μισθού του προσοντούχου παρέχεται και από μόνη τή συμπλήρωση διετούς προϋπηρεσίας που θεωρείται ότι παρέχει τίς έγγυήσεις της καλύτερης εκπλήρωσης των καθηκόντων του, ως ουσιαστικής δηλαδή προϋπόθεσης άσχετης με τήν ιθαγένεια του ναυτικού ή τήν απόκτηση της άδειας του ναύτη. Όστόσο επί άγωγής άλλοδαπου πού προσλήφθηκε ως ναύτης επί έλληνικού πλοίου και επιδιώκει τήν επιδίκαση μισθολογικής διαφοράς μεταξύ αποδοχών προσοντούχου ναύτη και των αποδοχών πού του κατέβαλε ή πλοιοκτήτρια έργοδότης (μη προσοντούχου ναύτη) ουσιώδες στοιχείο του κύρους αυτής είναι ή επίκληση του περιστατικού ότι ο ένάγων, έν όψει του ότι ως άλλοδαπός δέν δύναται καταρχήν νά είναι κάτοχος άδειας ναύτη επί έλληνικού πλοίου) είχε συμπληρώσει διετή θαλασσία ύπηρεσία. Σε περίπτωση δέ παράλειψης του στοιχείου τούτου ή άγωγή είναι άόριστη και ή άοριστία αυτή δέν

συμπληρώνεται παραδεκτά με τίς προτάσεις (άρθρ. 216 224, 1119 Κ.Πολ.Δ.) Έν προκειμένη ύπόθεση ο ένάγων άλλοδαπός με τήν άγωγή του ιστορώντας ότι ναυτολογήθηκε ως ναύτης ζήτησε τήν επιδίκαση διαφοράς μεταξύ των νομίμων αποδοχών του: α) εκ βασικού μισθού και επιδόματος Κυριακής β) εκ του επιδόματος άδειας και γ) εκ του χρονοεπιδόματος και δ) εκ της παροχής υπερωριακής έργασίας χωρίς νά επικαλείται ότι είχε συμφωνηθεί νά άμοιβεται ως προσοντούχος ναύτης ή ότι είχε συμπληρώσει κατά τό κρίσιμο χρόνο διετή θαλασσία προϋπηρεσία. Είναι λοιπόν ή άγωγή ως πρὸς τά παραπάνω αίτήματα άόριστη, έφόσον με τήν παράλειψη αυτή γίνεται άνέφικτος ο προσδιορισμός του ύψους άνέφικτος ο προσδιορισμός του ένάγοντος και ή άκριβής διάγνωση της διαφοράς μεταξύ τούτων και του ποσού τό όποιο κατέβαλεν ή έναγομένη. Κατ' ακολουθίαν τό πρωτοβάθμιο δικαστήριο έσφαλε πού τή θεώρησε ώρισμένη και άφενός μέν τήν άπέρριψε κατ' ουσίαν ως πρὸς τά υπό στοιχ. α, β, δ, κονδύλια με τή μη νόμιμη αίτιολογία ότι προσλήφθηκε ως μη προσοντούχος ναύτης και δέν απέδειξε ότι κατά τή κατάρτιση της σύμβασης και μετ' αυτήν γνωστοποίησε τή προϋπηρεσία του στην έναγόμενη ή τό πλοίαρχο (χωρίς δηλαδή νά δέχεται μετ' έξέταση των συγκεκριμένων συνθηκών ότι ή άσκηση της άξίωσης του είναι καταχρηστική), άφετέρου δέ δέχτηκε μέρος των υπό στοιχ. β και γ κονδυλίων. Πρέπει συνεπώς ένόψει και του ότι ή άοριστία του δικογράφου της άγωγής έξετάζεται ατεπαγγελα από τό δικαστήριο νά έξαφανιστεί ή έκκαλούμενη άπόφαση και ν' άπορριφθεί ή άγωγή ως πρὸς τό σύνολο των παραπάνω κονδυλίων ως άόριστη και άνεπίδεκτη δικαστικής έκτίμησης.



Ο κ. Ιωάννης Μαυρίκος
Πρόεδρος και Διευθύνων
Σύμβουλος

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

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

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

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



ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Έπενδύσεις

Τό συγκρότημα American President Companies εξουσιοδοτήθηκε από τό Συμβούλιό του νά προβεί σέ επενδύσεις 500 έκ.τ. δολ. λαρίων γιά τήν αντικατάσταση τών πλοίων τής γνωστής θυγατρικής εταιρίας του American President Lines. Δέν εγνωσθή όμως άκόμα άν θά πρόκειται γιά ναυπήγηση νέων πλοίων ή γιά άγορά μεταχειρισμένων. Πάντως τό ποσό πού θά ύπολειφθεί θά χρησιμοποιηθεί γιά άγορά έμποροκιβωτίων, όχημάτων καί έξοπλισμού τών τερμινάλ. Τά άναγκαία κεφάλαια θά έξευρεθούν είτε από τό ένεργητικό τής εταιρίας είτε μέ δάνεια ή πώληση μετοχών.

Σήμερα ό στόλος τής εταιρίας περιλαμβάνει 17 πλοία κοντέινερς από τά όποια τά 12 είναι ναυπηγήσεως τής περασμένης δεκαετίας, γι' αυτό καί ή αντικατάστασή τους θεωρείται άναγκαία.

ΙΝΔΙΑ

Έπιφύλαξη φορτίων

Η 'Ινδική κυβέρνηση έτοιμάζει νομοσχέδιο γιά νά διατηρήσει ύπέρ τών έθνικών πλοίων τουλάχιστον τό 40% του έθνικού έμπορίου μέ καθιέρωση κινήτρων πρός όφελος τών εξαγωγών καί εισαγωγών.

Σήμερα μέ πλοία ύπό 'Ινδική σημαία μεταφέρεται μόνο τό 25% του έξωτερικού έμπορίου τής χώρας. Μέ τό άνωτέρω νομοσχέδιο αναμένεται νά τονωθεί ό έθνικός έφοπλισμός, του όποίου τά χρέη πρός τήν Κυβέρνηση άνέρχονται σέ 4 δισεκ. ρουπίων, τών όποιων άπεφασίσθη νά γίνει κλιμάκωση άποπληρωμής, άρχόμενη από του 1987.

Έξάλλου στά πλαίσια του έβδόμου πενταετούς προγράμματος προβλέπεται όπως ό έμπορικός στόλος πού τό 1985 αριθμούσε 6,36 έκ.τ. τον. γκρός, αύξηθεί κατά 3,64 έκ.τ. τον. γκρός. Από του 'Απριλίου 1984 μέχρι τόν Δεκέμβριο του 'Ιδιου έτους προστέθηκαν 364.000 τον. γκρός καί δόθησαν παραγγελίες γιά άλλους 750.000 τον. γκρός. Στόν δημόσιο, τομέα προβλέπεται νά προστεθούν μεγάλα μπάλκ κάρριερς τών 150.000 τον. d.w. γιά τήν έξαγωγή σιδηρομεταλλευμάτων. Παράλληλα έγινε δεκτή ή πρόταση του άρμόδιου ύπουργείου όπως κατά τή διάρκεια του έβδόμου προγράμματος (1985-1990) αντικατασταθεί παλαιό τοννάζ 2,5 έκ.τ. τον. γκρός, δεδομένου ότι φορηγά πλοία περίπου 3,8 έκ.τ. τον. γκρός έχουν ναυπηγηθεί πρό του 1970.

Πλοία γιά διάλυση

Έγνώσθη ότι ή 'Ινδία προτίθεται μέσα

στήν οικονομική χρήση του 1986 νά άγοράσει 70 πλοία πρός διάλυση. Πρός τό σκοπό αυτό θά διατεθεί κεφάλαιο 72,5 έκ.τ. δολ. λαρίων, τό όποιο ύπολογίζεται νά καλύψει τοννάζ 700.000 τόννων έλ. έκτοπίσματος.

Η συνολική δυναμικότητα τών 'Ινδικών διαλυτηρίων ύπολογίζεται σέ 2 έκ.τ. τον. βάρους, μόνη δέ ή μονάδα Alang μπορεί νά επεξεργασθεί 1,2 έκ.τ. τόννους. Τά ύπόλοιπα 130 διαλυτήρια τής χώρας βρίσκονται στή Βεγγάλη, Μαχαράστρα, Καρνάτακα καί Άντρα - Πραντές.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Τέρμιναλ του Μόλλερ

Ο Δανικός έφοπλιστικός όικος Μόλλερ κατασκεύασε στήν Άλγκεθίρας ιδιωτικό τέρμιναλ γιά κοντέινερς άξίας πλέον τών 2,3 έκ.τ. πεσέτων. Τό τέρμιναλ έχει επιφάνεια 45.000 τετρ. μέτρων καί θά χρησιμοποιείται από τόν στόλο τής πολυεθνικής δανικής εταιρίας στους πλόες του μέ κατεύθυνση πρός ΗΠΑ, Καναδά, Δυτική Άφρική, Άπω Άνατολή καί πρός τίς χώρες τής Βόρ. Εύρώπης. Υπολογίζεται ότι ή συνολική κίνηση σέ κοντέινερς του άνωτέρω τέρμιναλ θά φθάσει τά 100.000, παρέχοντας έργασία σέ 170 έργάτες. Παράλληλα ή εταιρία επεξέτεινε τά γραφεία της στήν 'Ισπανία, άνοίγοντας έμπορικές αντιπροσωπείες στη Βαρκελώνη, Μαδρίτη, Μπιλμπάο, Άλικάντε καί Άλγκεθίρας.

Η δύναμη του στόλου

Στίς άρχές του έτους ή δύναμη του ίσπανικού έμπορικού στόλου περιελάμβανε 1.058 πλοία συνολικής χωρητικότητας 5.444.387 τον. γκρός. Κατά κατηγορίες πλοίων ό στόλος περιλαμβάνει 258 πλοία έηρού φορτίου, 80 μεταφοράς κοντέινερς, 48 ρό-ρό, 10 μεταφοράς ξυλείας, 94 μπάλκ κάρριερς, 11 χημικών προϊόντων, 25 πετρελαιοφόρα, 55 μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου, 12 ύγραεριοφόρα, 58 πλοία ψυγεία, 58 επιβατηγά κάθε τύπου, 147 ρυμουλκά καί ναυαγοσωστικά καί 202 είδικά καί βοηθητικά σκάφη κάθε κατηγορίας.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Σωσίβια σχεδία ενός άτόμου

Η εταιρία Sea Survival πού έδρεύει στήν νοτιοανατολική Βρεταννία έπινόησε τά σύστημα «Joy Buoy», τό όποιο είναι σωσίβια σχεδία ενός άτόμου πού έχει σχήμα πενταγώνου καί είναι κατασκευασμένη από ζωηρού χρώματος καί ύψηλης απόδοσης νάυλον μέ πλαστική επίστρωση. Προσαρμοσμένη σ' αυτή ύπάρχει φιάλη μέ διοξειδίο του άν-

θρακα πού τήν φουσκώνει αυτόματα τή στιγμή τής καθέλκυσης. Κάτω από τό δάπεδο τής σχεδίας ύπάρχει κωνικός θύλακας πού έπιμηκύνεται μετά τήν καθέλκυση από έρμα πού κρέμεται στό άκρο του. Τό «Joy Buoy» διατηρείται στή θέση του από τό νερό πού εισέρχεται στόν κώνο μέσω βαλβίδων μονής κατεύθυνσης πού βρίσκονται στήν άκρη του. Ο κώνος περιβάλλεται από προστατευτική πλωτή άγκυρα κατασκευασμένη από πλεκτό νάυλον μέ επίστρωση ρητίνης. Άκόμα καί στήν περίπτωση πού είναι καταπονημένο από τό κύρο, τό άτομο μπορεί νά άνεβεί στή σχεδία πιάνοντας χειρολαβές πού είναι τοποθετημένες πάνω στό φουσκωτό τμήμα καί πατώντας πάνω σέ σκαλοπάτια πού στηρίζονται σέ βραχίονες πού είναι συνδεδεμένοι μέ τόν κώνο. Ένας δεύτερος καί μικρότερος κώνος πού είναι γεμάτος νερό αντίσταθμίζει τό βάρος του άτόμου καθώς αυτό προσπαθεί νά άνεβεί στή σχεδία. Τό πάνω τμήμα τής σχεδίας έχει μία άρτάνη μέσα στήν όποια κάθεται τό άτομο καί στήν όποια είναι προσαρμοσμένος ένας μεγάλος κρίκος. Όταν πλησιάζει τό σκάφος, ό κρίκος πιάνεται μέ άγκιστρο καί ή άρτίνη άποσπάται από τούς ιμάντες πού τή συνδέουν μέ τή σχεδία καί τό άτομο άνασύρεται μέ ασφάλεια στό σκάφος.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Κάνει οικονομίες

Ο γνωστός Νορβηγικός Νηογνώμων Norske Veritas άνήγγειλε τήν πρόθεσή του νά προβεί σέ οικονομίες μέ τήν καλύτερη όργάνωση τών ύπηρεσιών του. Πέραν τά οικονομικά του άποτελέσματα δέν ξεπέρασαν τά 16 έκ.ατομ. κορωνών έναντι τών 69 έκ.ατομ. κορωνών του 1984. Αυτό πάντως δέν έμποδίζει τόν Νηογνώμονα νά παραμένει ένας από τούς πρώτους του κόσμου καί νά διατηρεί ίκανοποιητική οικονομική κατάσταση.

Πέραν ταξινόμηση τό 13% του νέου παγκόσμιου τοννάζ, οι προοπτικές όμως γιά τό μέλλον δέν είναι πολύ αισιόδοξες λόγω τής πτώσεως τής τιμής του πετρελαίου πού περιώρισε τή δραστηριότητα τής ναυτιλίας τών πετρελαιοφόρων καί τών πλωτών έξεδρών, ή όποια άποτελεί τόν κυριώτερο τομέα τής δραστηριότητάς του. Πρός τό παρόν λοιπόν θά σταματήσει τίς νέες προσλήψεις μέ προοπτική περιορισμού του προσωπικού καί τών υπερωριών. Έξάλλου θά προβεί σέ όρισμένες διοικητικές συγχωνεύσεις καί στό κλείσιμο όρισμένων χωριστών γραφείων, όπως εκείνο του Μπέργκεν.

ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Πλωτές άποθήκες

Η Σαουδική Άραβία θά άποθηκεύσει 44 έκ.κατ. βαρελιών άκαθάρτου πετρελαίου, φθάνοντας έτσι τά επίπεδα του περασμένου Νοεμβρίου πρό τής πτώσεως τών τιμών.

Κατά τούς βιομηχανικούς κύκλους θά ναυλωθεί γιά τό σκοπό αυτό ένας στόλος 20 VLCC συνολικού τοννάζ 6 έκ.ατομ. τον. d.w. από τά όποια 12 στή Νοτιοανατολική Άσία καί 8 στή Δυτική άκτή τής Άφρικής.

Η αύξηση αυτή τής πλωτής άποθηκεύσεως έρχεται τήν ώρα πού ή Σαουδική Άραβία άποφάσισε νά αύξήσει τίς πωλήσεις της προσφέροντας στους πελάτες της έκπτώση 1-1,5 δολλαρίου γιά κάθε βαρέλι έξαγόμενο τό Μάιο.

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

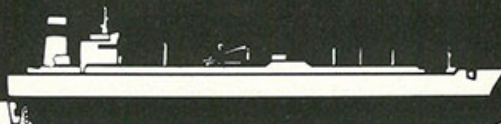
DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

Rotating parts from 1 kp to 15.000 kp can be balanced
dynamically on NAFSI'S electronic balancing installation.

 **NAFSI S.A.**

REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836. TELEX: 21 2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR. CABLE: "NAFSI" PIRAEUS - GREECE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Παραμένουν στα ίδια επίπεδα οι εισφορές για τους κινδύνους πολέμου

Η εταιρία «ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.» γνωστοποίησε ότι η έτησια εισφορά προς αυτήν για κάθε πλοίο υπό ελληνική σημαία για το έτος 1986 παραμένει στα ίδια επίπεδα των ετών 1980 και μετέπειτα, δηλ. στα 120 δολ. ΗΠΑ. το ποσό τουτο χρησιμοποιείται για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας της εταιρίας όπως προβλέπεται από την σύμβαση που έχει υπογράψει με την ελληνική κυβέρνηση καθώς και από τις έκκριτικές Πράξεις νηολογήσεως των πλοίων βάσει του Ν.Δ. 2687/1953.

Εν όψει των δυσχερειών που αντιμετωπίζει η Έμπορική Ναυτιλία εξ αιτίας της συνεχιζόμενης κρίσεως η εταιρία αποφάσισε επίσης να μην καταβάλουν εισφοράν για το 1986 τα πλοία ελληνικής σημαίας τα οποία παρέμειναν παροπλισμένα τουλάχιστον επί ένα εξάμηνο κατά την διάρκεια του 1985.

Υπενθυμίζεται ότι η ίδρυση της εν λόγω εταιρίας αποτέλεσε το επιστέγασμα πολυετών προπαθειών τόσο της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών, όσο και της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου.

Υπό την κυανόλευκο

Στο ύπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για έγγραφη στά ελληνικά νηολόγια βάσει του άρθρου 13, των παρακάτω πλοίων:

— «Θαλασσινή Αύρα», μπάλκερ, πρώην «Kerwane» υπό σημαία Σιγκαπούρης, ναυπηγήσεως του 1981, 59.397 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «COMPANIA NAVIERA SPARTO S.A.» (κ. Ίωάν. Βοργιάς).

— «Τίγρις», μπάλκερ, πρώην «Shinrei Maru» υπό ιαπωνική σημαία, ναυπηγήσεως του 1973, 67.904 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «EUROPEAN RINER SHIPPING AND TRADING INC.» (κ. Γεώργ. Μητσάκος).

— «Αντίπαρος» δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο Νο. 208, 18.000 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «ANTIPAROS SHIPPING CORPORATION» (κ. Ίωάν. Καρασταμάτης).

— «Λητώ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Kaiko Maru» υπό ιαπωνική σημαία, ναυπηγήσεως του 1973, 71.764 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «LITO SHIPPING CORPORATION» (κ. Ευάγγ. Καλλιάνος).

— «Πετρίνα», μπάλκερ, πρώην «Ikan Keraru» υπό σημαία Σιγκαπούρης, ναυπηγήσεως του 1981, 31.624 τόν. γκρός, που ανήκει στην εταιρία «DRYAD INVESTMENT CORPORATION» (Evangelos P. Nomicos Corp.).

Άγοραπωλησίες

— Σέ «Ελληνες περιήλθε το μικτό πλοίο «Brazilian Trader» 135.413 τόν. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί των 7,2 εκατ. δολλαρίων.

— «Ελληνες του Λονδίνου, αγόρασαν το επίσης μικτό πλοίο «Jagacanda 2» 168.927 τόν. d.w. 93.831 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στην Ιαπωνία το 1975, έναντι ποσού 6,5 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το μπάλκερ κάρριερ «Νικόλας Γ. Παπαλιός» 53.351 τόν. d.w., ναυπηγηθέν στην Ισπανία το 1978, έναντι ποσού περί των 1,5 εκατ. δολλαρίων.

— «Ελληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ κάρριερ «Vela» 61.523 τόν. d.w., εξοπλισμένο με φορτωτήρες, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί των 3,2 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ «Ελληνες περιήλθε το μπάλκερ «Golden Aurora» 16.753 τόν. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού 900.000 δολλαρίων.

— «Ελληνες του Λονδίνου αγόρασαν το μεγάλο μπάλκερ «Shinrei Maru» 122.648 τόν. d.w. ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 3 εκατ. δολλαρίων.

— «Ελληνες είναι οι αγοραστές του υπό παναμαϊκή σημαία μπάλκερ «Great Acclaim» 61.451 τόν. d.w., 29.761 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981, έναντι ποσού περί των 5,8 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το μπάλκερ κάρριερ «Μάουντ Παρνάς» 33.688 τόν. d.w., 19.678 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1979, έναντι ποσού περί των 2,5 εκατ. δολλαρίων.

— «Ελληνες φέρονται ως αγοραστές των μπάλκερ κάρριερ «Ikan Bawal» 64.931 τόν. d.w., 35.417 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1982 και «Ikan Keraru» 64.954 τόν. d.w. 31.624 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1981, χωρίς να γνωσθούν άλλες λεπτομέρειες.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη σε άγνωστη τιμή, το υπό σημαία Κύπρου μπάλκερ κάρριερ «Καλλιόπη» 32.427 τόν. d.w. 18.628 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1970.

— Σέ «Ελληνες περιήλθε το δεξαμενόπλοιο «Eso Forth» 76.209 τόν. d.w., 40.675 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, χωρίς να γνωσθεί το τίμημα αγοράς.

— Επίσης σε «Ελληνες φέρεται πωληθέν το τουρκικό δεξαμενόπλοιο «Murat M.» 114.445 τόν. d.w., 62.356 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1970, έναντι ποσού περί των 3,7 εκατ. δολλαρίων, με παράδοση ως έχει Μασσαλία.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Φορμόζας αγόρασαν το μπάλκερ κάρριερ «Ανδρος Κάστω» 21.420 τόν. γκρός, 7.750 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1968, αντί δολ. 112 ανά τόν. έλ. εκτοπίσματος.

— Στην Κίνα επωλήθη για διάλυση το υπό σημαία Κύπρου μπάλκερ κάρριερ «Νουέβα Έσπεράνζα» 22.268 τόν. γκρός, 9.874 τόν. βάρους του 1966, αντί δολ. 112 ανά τόννο.

Τά συμβεβλημένα

Τόν Άπρίλιο υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Τζουσσάρα», παναμαϊκό, 9.143 τόν. γκρός, από 20.1.86, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Μητσάκος.

— «Σερβίνα», παναμαϊκό, 10.077 τόν. γκρός, από 1.1.86, εκπρόσωπος κ. Γρηγ. Μαγιάνης.

— «Γκάζ Αιτζιάν», λιβεριανή, 6.482 τόν. γκρός, από 20.5.86, εκπρόσωπος κ. Ήλ. Φούντης.

Οι διαγραφές

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων τά έξής πλοία:

— «Τζουσσάρα», παναμαϊκό, 9.143 τόν. γκρός, από 10.4.86, λόγω ύψώσεως ελληνικής σημαίας.

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

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)
ARGENTINA

— «Μπρήμ», λιβεριανό, 25.250 τον. γκρό, από 3.2.86, λόγω ύψωσης ελληνικής σημαίας.

— «Αλέξανδρος Φ.», παναμαϊκό, 60.641 τον. γκρό, από 16.4.86, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

— «Ολύμπικ Πίς», λιβεριανό, 15.688 τον. γκρό, από 25.4.86, λόγω πωλήσεως.

— «Ορίων», λιβεριανό, 19.576 τον. γκρό, από 30.6.85, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Αναστάσιος», κυπριακό, 16.821 τον. γκρό, από 10.5.86, λόγω επιθυμίας του εκπροσώπου.

• Στις 30.4.86 τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία ανέρχονταν σε 313, συνολικής χωρητικότητας 5.442.917 τον. γκρό.

Όμιλία του Πρεσβευτού των ΗΠΑ κ. Κήλυ στην Ναυτιλιακή Λέσχη

Τήν Πέμπτη 12 'Ιουνίου πραγματοποιήθηκε στη Ναυτιλιακή Λέσχη μία ακόμη συνέντευξη με προσκαλεσμένο ομιλητή τον Πρεσβευτή των 'Ηνωμένων Πολιτειών στην Ελλάδα κ. Ρόμπερτ Κήλυ.

Ο 'Αμερικανός Πρέσβης αφού εξιστόρησε τις προσωπικές του εμπειρίες από τη θητεία του ως κυβερνήτης σκάφους της αμερικανικής άκτοφυλακής μίλησε για τη σημασία του ελληνικού στόλου ως μέλους του ΝΑΤΟ σε περίπτωση πολέμου και υπογράμμισε την ανάγκη που ο ίδιος παρατήρησε ότι επέτρεχε η 'Ελλάδα κατά τη μεταπολεμική περίοδο.

Στην εκδήλωση παρέστησαν ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. κ. Στ. Γουρδομιχάλης, ο ναυτικός ακόλουθος των ΗΠΑ στη χώρας μα κ. Ρ. Στόουν και πολλά μέλη της ναυτιλιακής κοινωνίας του Πειραιά.

Μετάκληση ξένων ειδικών για τα αίτια της πυρκαϊάς στο «Σόλ 'Ολύμπια 2»

Ειδικοί από το εξωτερικό θα κληθούν από τα Ναυπηγεία 'Ελευσίνας να αποφανθούν για τα αίτια που προκάλεσαν την πυρκαϊά ή οποία κατέστρεψε προς ήμερών το κυπριακό επιβατηγό - όχηματαγωγό «Σόλ 'Ολύμπια 2» το οποίο επισκευαζόταν σε δεξαμενή των

ναυπηγείων προκειμένου να παραδοθεί σε αγοραστές από τη Σιγκαπούρη. Η μετάκληση ειδικών από το εξωτερικό θα γίνει επειδή για τα αίτια της πυρκαϊάς υπήρχαν αντικρουόμενες εκδοχές: Οι τεχνικοί των ναυπηγείων υποστηρίζουν ότι η φωτιά προήλθε από μία καμπίνα του πληρώματος και επί πλέον ότι αργότερα υπήρξαν πολλές έστιες από τις οποίες φούντωσε το πλοίο. Αντίθετα τα μέλη του πληρώματος είπαν ότι η φωτιά εκδηλώθηκε από το χώρο του μηχανοστασίου όπου εργαζόνταν οι τεχνικοί των ναυπηγείων.

Το «Σόλ 'Ολύμπια 2» είχε υποστεί ζημιές από πυρκαϊά που είχε ξεσπάσει στο σκάφος στα τέλη 'Απριλίου ενώ βρισκόταν στην Κύπρο και για την αποκατάσταση ακριβώς των ζημιών αυτών το πλοίο είχε μπει στη δεξαμενή των Ναυπηγείων 'Ελευσίνας, προκειμένου εν συνεχεία να παραδοθεί στους αγοραστές.

Υπενθυμίζεται ότι παρόμοιο ατύχημα είχε σημειωθεί πρόσφατα περίπου στα Ναυπηγεία Σκαρμαγκά όπου είχε καταστραφεί από πυρκαϊά το υπερωκεάνειο «Λακωνία» της εταιρίας «Γκρήκ Λάιν». Το «Λακωνία» που βρισκόταν σε δεξαμενή των Ναυπηγείων Σκαρμαγκά όταν ξέσπασε η πυρκαϊά ρυμουλκώθηκε φλεγόμενο στην περιοχή Βασιλικών της Σαλαμίνας για να μην μεταδοθεί η φωτιά στα άλλα πλοία που βρίσκονταν στα ναυπηγεία.

'Αγοράζουν πλοία

Με σήμα προς την ελληνική πρεσβεία στο Νέο Δελχί, η πρεσβεία του Μπαγκλαντές γνωστοποίησε την πρόθεση της κυβερνήσεώς της να αγοράσει για λογαριασμό της κρατικής ναυτιλιακής εταιρίας της χώρας, 15 φορητά ξηρού φορτίου. Στα σκάφη αυτά θα περιλαμβάνονται πλοία μεγέθους 15.000-17.000 τον. d.w. πρόσφατης ναυπηγήσεως και επίσης πλοία του ίδιου μεγέθους και ηλικίας έως 7 ετών.

Η SHELL 'Ελλάδος εξαγόρασε την ΜΟΝΟΓΚΑΖ

Συμφωνία για τη εξαγορά του 100% των μετοχών της εταιρίας ΜΟΝΟΓΚΑΖ υπέγραψε στις 3 'Ιουνίου η Shell Company (Hellas) Limited.

Η ΜΟΝΟΓΚΑΖ, που ασχολείται με την εμπορία και διακίνηση υγραερίων για όλες τις χρήσεις — οικιακή, βιομηχανική, κ.ά. — διαθέτει εγκαταστάσεις στον 'Ασπρόπυργο και στη Θεσσαλονίκη, καθώς κι έκτεταμένο δικτυο πωλήσεων.

Υπό τη νέα της διεύθυνση, η εταιρία θα εξακολουθήσει τις δραστηριότητές της διατηρώντας την επωνυμία και το εμπορικό της σήμα.

Η επιτυχία αυτής της νέας δραστηριότητας στηρίζεται αφ' ενός στην πείρα και την ενεργό συμμετοχή του υπάρχοντος προσωπικού της ΜΟΝΟΓΚΑΖ, τα συμφέροντα του οποίου δεν θα θιγούν από την εξαγορά, κι αφ' άλλου στην προηγούμενη τεχνογνωσία κι εμπορική πείρα που διαθέτει σε διεθνή κλίμακα ο όμιλος των εταιριών Royal Dutch/Shell.

'Επίδειξη ηλεκτροκαρδιογράφου

Αύριο Δευτέρα 16 'Ιουνίου και ώρα 2 μ.μ. θα πραγματοποιηθεί επί του επιβατηγού «Ναΐας II», εκδήλωση κατά τη διάρκεια της οποίας θα γίνει επίδειξη ΗΛΕΚΤΡΟΚΑΡΔΙΟΓΡΑΦΟΥ που έχει χαρακτηριστεί σαν «Σωτήρας της Καρδιάς». Την επίδειξη θα κάνει ο

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 11 'Ιουνίου. Τιμές δολάρια/ΗΠΑ. Πηγή KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	75/76	83/85	163/166
Βοστώνης	70/77	76.40/80	147/148
Νέας Υόρκης	64/70.50	68.74	154/162
Φιλαδέλφειας	65.50/68	75.50/72	143/155
Βαλτιμόρης	68/70	72/74	154/155
Νόρφολκ	66/70	68.50/73	143/155
Σαβάννας	69/70	73/74	148/150
Τσάκσονβιλ	73/74	74.50/75.50	155/156
Π. Έβεργκλέιτς	74/75	78/79	150/151
Τάμπακ	67.50/71	72.50/73.50	135/140
Μόμπιλ	68/71	70.50/73	150/153
Ν. Όρλεάνης	65/70	67.50/71	148/152
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	71/72	74/76	150/160
Χιούστον	67/68	69.50/71	150/155
Κ. Κρίστι	81/82	83/84	160/166
Λός Άντζελες	52/57.50	54/65	159/165
Σάν Φραντζίσκο	54/55	56/59	165/166
Κολούμπια Ρ./Πόρτλαντ	60/65	62/67	155/165
Σιάτλ	53/58	57/60	160/165
Βανκούβερ	83/85	87/89	180/200
Άγ. Ευσταθίου	72/74	75/77	160/165
Φρήπορτ/Μπαχάμας	71/72	77/78	160/162
Τρίνιταντ	127.50	137	208
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	68/68.50	71/72	165/170
Σαίν Κρουά	12.35	12.45	24.10BBL
Βενεζουέλας	11.53	12.18	21.67BBL
Βραζιλίας	77	80	270
Άμβέρσας	54/55	59/60	113/114
Ρόττερνταμ	57.50/58.50	62.50/63.50	106/108
Άμβούργοι	53/54.50	57/58	120/121
Βορ. Γαλλίας	54/55	62/63	135/137
Νότ. Γαλλίας	55/57	63/65	130/133MTW
Ισπανίας	60/61	63/64	140/142mTW
Θέουτας	—	66/67	138/140MTW
Γένοβας	62/63	65/67	125/126
Αιγούστας	61/63	65/67	130/134
Πειραιώς	—	62/63	122/123
Σουέζ Κανάλ	61.50/62	61.50/62	179.50/180
Τζέντας	—	54/55	215/226.50
Νταμμά	—	54/55	210/220
Ρας Τανούρα	—	55	220
Κουβέιτ	100	105	230
Ντάρμπαν	—	57/59	255/260MTW
Σιγκαπούρης	54.50/55.50	57.50/58.50	126.50/128.50
Ιαπωνίας	68/70	71/73	170/172

διακεκριμένος Άγγλος υπήκοος Ιατρός E-MAD ABDULAZIZ ELDURAI.

Έκδηλώσεις για τη Ναυτική Έβδομάδα

Στά πλαίσια του εορτασμού της Ναυτικής Έβδομάδας 1986, ο Αρχηγός του Γενικού Επιτελείου Ναυτικού, Αντιναύαρχος Νίκος Παππάς θα καταθέσει στεφάνι στη λήκυθο όπου φυλάσσεται η καρδιά του ναυάρχου Κανάρη στο Ιστορικό Εθνολογικό Μουσείο (Μέγαρο Παλαιάς Βουλής), οδός Σταδίου 13, την Παρασκευή 27 Ιουνίου και ώρα 10.00 και στη συνέχεια θα δώσει διάλεξη στην αίθουσα τελετών του Μουσείου με θέμα τη σημασία του εορτασμού της Ναυτικής Έβδομάδας.

Η HELMEPA βραβεύει άφισα μαθητών του Ήρακλειού με θέμα «Ελάτε να σώσουμε τις θάλασσες»

Κατά την επίσκεψη της Κινητής Έκθεσης Φωτογραφίας «ΕΛΑΤΕ ΝΑ ΣΩΣΟΥΜΕ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ» της HELMEPA στο Ήρακλειο προκηρύχθηκε διαγωνισμός σχολικής άφισας με θέμα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στον οποίο πήραν μέρος μαθητές των Δημοσίων Σχολείων της περιοχής, που επισκέφθηκαν την Έκθεση σε οργανωμένες επισκέψεις.

Η συμμετοχή των μαθητών στο Διαγωνισμό ήταν ένθουσιώδης, και η HELMEPA ευχαριστεί θερμά όλες τις τάξεις που με φαντασία και αγάπη για τη θάλασσα φιλοτέχνησαν τα έργα τους.

Σύμφωνα με την προκήρυξη του Διαγωνισμού, την τετραμελή Κριτική Επιτροπή αποτελούν οι κ.κ.:

- Μιχάλης Ζενζεφύλλης, εκπρόσωπος της ΠΝΟ και Γεν. Γραμματέας της,
- Μιχάλης Χουρδάκης, εκπρόσωπος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης από μέρος της Νομαρχίας Ήρακλειού,

— Δημήτρης Πατρίκιος, ειδικός καλλιτέχνης/ γραφίστας,

— Δημήτρης Μητσάτσος, εκπρόσωπος του Διοικητικού Συμβουλίου και Γεν. Διευθυντής της Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος,

που αφού εξέτασαν τα έργα των παιδιών, βράβευσαν το 5ο Τμήμα της Α' Τάξης του 2ου Γυμνασίου Ήρακλειού.

Έπαθλο, μία ημερήσια έκδρομη από το Ήρακλειο στη Σαντορίνη και επιστροφή, προσφορά της ΡΕΘΥΜΝΙΑΚΗΣ Α.Ε. και της



Την ίδρυση της Περιφερειακής Διεύθυνσης Πειραιά και Νήσων Αιγαίου, που θα περιλαμβάνει ειδικό τμήμα Ναυτιλιακής Πίστης, προκειμένου η Ίονική και Λαϊκή Τράπεζα να δραστηριοποιήσει ενεργότερο ρόλο στο ξεπέρασμα της κρίσεως της ελληνικής ναυτιλίας και της ναυπηγικής βιομηχανίας της χώρας, ανακοίνωσε ο Πρόεδρος του Δ.Σ. της Τράπεζας καθηγητής Παν. Γ. Κορλίρας σε ομιλία του στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιά με θέμα «Ο αναπτυξιακός ρόλος των Τραπεζών».

Στην ομιλία του ο κ. Κορλίρας αφού προέβει σε γενική θεώρηση της λειτουργίας του πιστωτικού συστήματος στην Ελλάδα τόνισε ότι η βελτίωση του αναπτυξιακού ρόλου του πιστωτικού συστήματος εξαρτάται κατά κύριο λόγο από τις αναγκαίες προσαρμογές στο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας της αγοράς δανειακών κεφαλαίων, οι οποίες μπορούν να συνοψιστούν στο εξής όρθο τρίπτυχο μέτρων πολιτικής:

— Μείωση των ρυθμιστικών παρεμβάσεων και δεσμεύσεων, έτσι ώστε οι τράπεζες να έχουν περισσότερα κίνητρα και ελευθέρια να αναπτύξουν σωστά τραπεζικά κριτήρια και να εξυγιάνουν το χαρτοφυλάκιό τους.

— Αύξηση του υγιούς ανταγωνισμού μέσα στην εσωτερική τραπεζική αγορά, παράλληλα με ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών τραπεζών έναντι των ξένων τραπεζών, στα πλαίσια της αυξημένης διεθνοποίησης των χρηματοοικονομικών.

— Ενίσχυση του ρόλου της κεφαλαιαγοράς και του θεσμού των εταιριών χαρτοφυλακίου και άμοιβαίων κεφαλαίων, ώστε να αυξηθεί η ποσοστιαία συμμετοχή τους στο σύνολο των αποταμιεύσεων και δανειακών κεφαλαίων.

ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ — HELMEPA.

Οι εκδηλώσεις του Port Captains Club

Η Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων κατά τους θερινούς μήνες και συγκεκριμένα από 15 Ιουνίου μέχρι 31 Αυγούστου θα ανοίγει μόνον κάθε Πέμπτη απόγευμα από 17.00 έως 20.00.

Εξάλλου οι προβολές βιντεοκασετών με ναυτιλιακά θέματα θα συνεχίζονται κάθε

Πέμπτη απόγευμα στις 18.30. Έτσι έχουν προγραμματισθεί οι προβολές:

— 19/6: Άκτοπλοία/Νέοι κανονισμοί (διάρκει 30 λεπτών).

— 26/6: Σκόνη στις επισκευαστικές βάσεις (διάρκει 24 λεπτών). Το θέμα είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον και για τους Αρχιμηχανικούς και Μηχανικούς Ε.Ν.

— 3/7: Shipboard Management/ Έκμεταλλευση πλοίου.

— 10/7: Robotics / Χρήση ρομπότ στη ναυτιλία / μηχανοστάσιο (διάρκει 41 λεπτών)

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

θέμα ιδιαίτερα ενδιαφέρον για τους τεχνικούς.

— 17/7: Έξωτερική αιμορραγία, μέθοδοι πίεσης (διάρκεια 8 λεπτών). Δίχτυ Άσφαλείας (Διάρκεια 28 λεπτών).

Υπενθυμίζεται ότι τις προβολές μπορούν να παρακολουθήσουν όσοι ενδιαφέρονται ανεξάρτητα εάν είναι ή όχι μέλη της Λέσχης Φλοιδάρων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων. Τάδε γραφεία της είναι στην οδό Κολοκοτρώνη 145, 1ος όροφος.

Η παραλαβή των καταλοίπων στον Σκαρμαγκά

Τά Έλληνικά ναυπηγεία θά εξυπηρετούν πλέον και πλοία που δεν επισκευάζονται στον Σκαρμαγκά, στην παραλαβή των καταλοίπων. Η εξυπηρέτηση των ενδιαφερομένων εκτός περιοχής Σκαρμαγκά γίνεται με μικρά πλοία: συλλέκτες (δεξαμενοσέλπια) που είναι συμβεβλημένα με τὰ Έλληνικά Ναυπηγεία και μεταφέρουν τὰ στέλματα στον πλωτό διαχωριστήρα «FUELTIDE III» για επεξεργασία. Ο διαχωριστήρας αυτός διαθέτει ζεστό νερό υπό πίεση 180 PSI. G και σε θερμοκρασία 180 F, αέρα υπό πίεση 1200 CFM ανά ώρα για τόν εξαερισμό των δεξαμε-

νών, άτμο 10.000LBS/ώρα σε 100 RSI.G., δυνατότητα παραλαβής νερού έρματος, πλήρες σύστημα καθαρισμού δεξαμενών και παροχή ρεύματος 380 V 50C/S KVA ή 440 V 60 C/S 625 KVA.

Είναι ο μεγαλύτερος και πλέον σύγχρονος διαχωριστήρας στην Εύρώπη, εξυπηρετώντας έτσι την ναυτιλία και την Πολιτεία στην γενικότερη προσπάθειά της για καθαρότερες θάλασσες.

Τά προβληματικά παιδιά των ναυτικών μας

Τό Σωματείο Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών ένημερώνει όλα τὰ Ναυτεργατικά Σωματεία, Ένώσεις, Ναυτιλιακές εταιρίες και γενικά όλους όσους ανήκουν στην ελληνική ναυτική οικογένεια, ότι είναι τό πρώτο και μοναδικό Σωματείο Γονέων Ναυτικών που έχουν παιδιά με ειδικές ανάγκες και δεν έχει καμμία σχέση με άλλες κινήσεις, συλλόγους κλπ. που επικαλούμενοι τό πρόβλημα των παιδιών αυτών προσπαθούν να άποκομίσουν ώφέλη. Υπογραμμίζεται άκόμη ότι ούδεμία σχέση έχει με τό Κέντρο της Ν. Συμόρνης που ύποαπασχολεί παιδιά όλων των ασφαλιστικών Ταμείων.

Η χορήγηση οικογενειακού επιδόματος του 1985

Οί ναυτικοί που δικαιούνται οικογενειακό επίδομα για τό 1985 πρέπει να υποβάλουν σχετική αίτηση μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου. Οικογενειακό επίδομα για τό 1985 δικαιούνται οί έγγαμοι ναυτικοί με παιδιά ηλικίας κάτω των 18 έτών ή και άνω των 18 έτών, έφόσον σπουδάζουν ή είναι άνικα για κάθε εργασία, οί όποιοι τόν περασμένο χρόνο πραγματοποίησαν θαλάσσια ύπηρεσία τουλάχιστον δύο μηνών.

Στούς ναυτικούς που πήραν οικογενειακό επίδομα για τό 1984 ο ΕΛΟΕΝ άποστέλλει ταχυδρομικά τό ειδικό έντυπο αίτηση - δήλωση με οδηγίες που άφορούν τό επίδομα του 1985.

Ναυτικοί που δεν πήραν επίδομα για τό 1984 μπορούν να προμηθευτούν τό έντυπο της αίτησεως - δηλώσεως άπό τὰ γραφεία του ΕΛΟΕΝ, τις λιμενικές άρχές, τὰ προξενικά λιμεναρχεία και τὰ ναυτεργατικά σωμα-

τεία.

Οί αίτήσεις με τὰ δικαιολογητικά κατατίθενται στον ΕΛΟΕΝ ή στά Λιμεναρχεία ή άποστέλλονται σε συστημένη έπιστολή στον ΕΛΟΕΝ (Φίλωνος 97-99, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ).

Για όσους καταθέσουν τὰ δικαιολογητικά τους στά γραφεία του ΕΛΟΕΝ όρίζονται, άνάλογα με τό άρχικό γράμμα του έπίθετου του ναυτικού, οί παρακάτω τόποι και ώρες καταθέσεως:

A, B, Γ, Δ, Λ, Μ, Φ: Νοταρά 123 8.30-1.30
E, K, Π, Χ: Νοταρά 123 2.30-7.30
H, N, Ξ, Y, Ψ, Ω: Φίλωνος 97-99 8.30-1.30
Z, Θ, I, O, P: Φίλωνος 97-99 2.30-7.30
Σ, T: Οίκος Ναύτου - Ίσόγειο (Παλαιολόγου 15) 8.30-1.30.

Για περισσότερες πληροφορίες οί ενδιαφερόμενοι μπορούν να άπευθύνονται στά τηλέφωνα 4130028 και 4130029.

Ο κ. Άλ. Νίκολς έπικεφαλής των Ναυτικών Διαιτητών της Νέας Υόρκης

Ο κ. Άλέξης Νίκολς (Νικολακόπουλος), ό όποιος είναι διευθυντής της εταιρίας «Μπρόκερατζ και Μάνατζμεντ Κορπορέτιον» του κ. Γρηγόρη Καλλιμανόπουλου στη Νέα Υόρκη, έξελήγη έπικεφαλής του Society of Maritime Arbitrators, διαδεχόμενος τόν κ. Τσάρλς Νίσι.

Η διαφορά μεταξύ ΟΛΠ και της «Ελληνικής Άκτοπλοίας» ΑΕ για όφειλές άπό δικαιώματα του ΟΛΠ

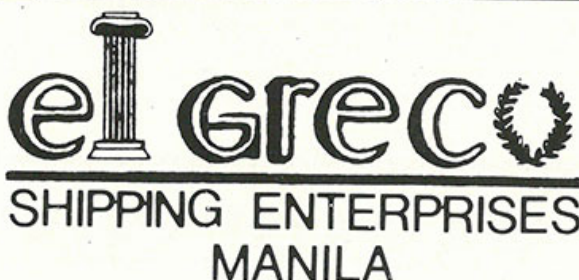
Μεγάλη δημοσιότητα πήρε πρόσφατα στην ήμερήσιο τύπο ή ύπόθεση παρακράτησης χρημάτων που προορίζονταν για τήν πληρωμή όφειλών των άκτοπλοϊκών εταιριών «ΑΝΤΕΣΙ» και «ΑΝΕ ΝΑΕΟΥ» προς τόν ΟΛΠ, ύψους περίπου 40 έκατ. δραχμών, άπό τόν νέο φορέα τήν «Έλληνική Άκτοπλοία».

Σύμφωνα με έρευνα των «Ναυτικών Χρονικών» τὰ χρέη αυτά δημιουργήθηκαν άπό δικαιώματα έπί εισιτηρίων και δαπάνες προορμήσεως των πλοίων «ΣΑΜΑΙΝΑ», «ΙΚΑΡΟΣ», «ΠΑΡΟΣ» και «ΝΑΕΟΣ» κατά τή χρονική περίοδο 1982-1984, πρίν δηλαδή τὰ πλοία αυτά περάσουν στη διαχείριση της εταιρίας «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑ» ΑΕ τόν Άπρίλιο του 1985.

Ήδη, σύμφωνα με έπίσημα στοιχεία της εταιρίας έχουν καταβληθεί προς τόν ΟΛΠ παλαιές όφειλές ύψους 30 έκατ. δραχμών, ενώ τὰ μέλη του διοικητικού συμβουλίου της «Ελληνικής Άκτοπλοίας» άποφάσισαν να καταθέσουν μηνύσεις κατά των ύπευθύνων πρωϊνης έφημερίδας για συκοφαντική δυσφήμιση.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ TO OIL

Κυκλοφόρησε τό τεύχος Μαρτίου - Άπριλίου 1986 του περιοδικού «OIL», διμηνιαίας έκδοσης της ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ (ΕΛΛΑΣ). Στά περιεχόμενά του περιλαμβάνονται: ένα ενδιαφέρον άρθρο για τὰ γραμματόσημα της Κρητικής Πολιτείας, μία παρουσίαση της καθημερινής ζωής στο Διαστημικό Λεωφορείο «Ντισκάβερυ».



ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

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

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

Ο άδοκτος θάνατος του Τζώννη Κόσκορου από καρδιακή προσβολή το απόγευμα της 4 Ιουνίου συγκλόνισε τη ναυτιλιακή κοινωνία του Πειραιώς και ιδιαίτερα τους πολυάριθμους φίλους τους, Έλληνες και ξένους, που βρίσκονταν εδώ για τα φετινά «Ποσειδώνια».

Ο έκλιπών γεννήθηκε στην Αθήνα το 1932 και μετά τις γυμνασιακές του σπουδές ταξίδεψε στην Αγγλία, όπου παράλληλα με τις σπουδές του στη Ναυπηγική στο Durham University, εργάστηκε σε ναυπηγεία της Βρετανίας και της Δανίας. Μετά την αποφοίτησή του ταξίδεψε σε πλοία για την απόκτηση εμπειρίας ως βοηθός μηχανικός και κατόπιν εργάστηκε για ένα χρόνο σε ναυπηγεία της Ολλανδίας.

Τό 1958 προσλήφθηκε ως βοηθός διευθυντής παραγωγής των Έλληνικών Ναυπηγείων και παράλληλα απέκτησε το δίπλωμα Ναυπηγού - Μηχανολόγου από το Πολυτεχνείο Αθηνών.

Από το 1959 έως το 1962 εργάστηκε ως επιθεωρητής στον Αμερικανικό Νηογνώμονα και μετά άνοιξε το προσωπικό του τεχνικό γραφείο στον Πειραιά που διατηρούσε μέχρι του θανάτου του.

Κατά τη διάρκεια της μακρόχρονης καριέρας του ως ναυπηγός - μηχανολόγος και επιθεωρητής πλοίων, διετέλεσε πολύτιμος σύμβουλος σε τεχνικά θέματα του Έλληνικού Νηογνώμονα, του Salvage Association, Ασφαλιστικών Οργανισμών και υπήρξε μέλος της Τεχνικής Επιτροπής του Υπουργείου Ναυτιλίας και του Ναυτικού Έπιμελητηρίου, του οποίου υπήρξε επί σειρά ετών Έκτιμητής και Διαιτητής.

Τέλος υπήρξε μέλος του: Council of Engi-

neering Institutions, U.K., Royal Institution of Naval Architects, London, Institute of Marine Engineers, London και του Τεχνικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος.

Ο Τζώννης Κόσκορος διακρίθηκε για τον ευγενικό του χαρακτήρα, την εργατικότητα και την τιμιότητα που επέδειξε στον κλάδο

του και αναμφίβολα η απουσία του αποστειρεί τον Πειραιά από μία εξέχουσα προσωπικότητα στον τεχνικό τομέα.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» συλλυπούνται βαθιά τη γυναίκα του και τα τρία παιδιά του για την απώλεια του αγαπημένου ανθρώπου τους.

ΨΗΦΙΣΜΑ

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΛΕΣΧΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Λέσχης συνήλθε σε Έκτακτη Συνεδρίαση στις 5 Ιουνίου 1986, όπου ο Πρόεδρος ανακοίνωσε τον ξαφνικό θάνατό του

ΙΩΑΝΝΗ Ν. ΚΟΣΚΟΡΟΥ

ναυπηγού, ναυτιλιακού παράγοντα, Μέλους του Διοικητικού Συμβουλίου και Προέδρου της Τεχνικής Έπιτροπής της Λέσχης μας αποφάσισε σάν ύστατη τιμή στον ΦΙΛΟ τους:

1. Σύσσωμο τό Διοικητικό Συμβούλιο νά παραστεί στην κηδεία.
2. Τά έντευκτήρια και τά Γραφεία της Λέσχης νά παραμείνουν κλειστά την ώρα της κηδείας.
3. Νά άναρτηθεί μεσίσιος ή σημαία της Ναυτιλιακής Λέσχης επί πενήνήμερο.
4. Νά κατατεθούν αντί στεφάνου 25.000 δρχ. στό ΤΖΑΝΕΙΟ ΟΡΦΑΝΟΤΡΟΦΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΕΚΑΛΗΣ.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τά μέλη του Συνδέσμου των Έλλήνων Τεχνικών Συμβούλων και Πραγματογνωμόνων, μέ την άγγελία του άπρόσμενου θανάτου του αγαπητού και διακεκριμένου συναδέλφου τους

ΙΩΑΝΝΟΥ Ν. ΚΟΣΚΟΡΟΥ

συνελθόντα άπεφάσισαν όπως:

1. Παρακολουθήσουν την κηδεία του έκλιπόντος.
2. Καταθέσουν στέφανον.
3. Προβούν σε δωρεά προς κοινωφελές ίδρυμα εις μνήμη του.
4. Δημοσιεύσουν τό παρόν στον ναυτιλιακό τύπο του Πειραιά.

Θαλάσσια άτυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	Έλληνική	5.802	1977	Λίβερπουλ για Μπαρμπάντος, κατέπλευσε στο Σ. Μάικλς Μπαίη στις 29/5, με βλάβη στη κυρία μηχανή.
ΥΜΗΤΟΣ	Λιβάνου	9.078	1969	Υπέστη σοβαρές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στο Ντάρμπαν. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές και ύδροδεξαμενισμός.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	Έλληνική	22.575	1975	Προσέκρουσε σε αποβάθρα στο Μπουσάν, στις 27/5 και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	Έλληνική	23.814	1966	Προσάραξε, άνοικτά της Ισπανικής Σαχάρας, στις άρχές Ιουνίου. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών.
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	Έλληνική	13.631	1973	Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στο Ντουμπάι, συνεπεία βλάβης της κυρίας μηχανής.
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	Έλληνική	16.402	1972	Όσκαρσαμν για Άλεξάνδρεια, έμφορτο ξυλείας, προσέκρουσε σε λιμενικές εγκαταστάσεις στο Χόλτεναου στις 5/6 χωρίς νά ύποστεί σοβαρές ζημιές και συνέχισε τό ταξίδι του.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ	Λιβεριανή	150.518	1976	Έβλήθη στο μηχανοστάσιο, στον Περσικό, στις 31/3 και υπέστη πυρκαϊά. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε, σώο τό σκάφος.
ΜΕΔΟΥΣΑ	Λιβεριανή	172.147	1978	Έβλήθη, έμφορτο πετρελαίου, στο Κάργκ Άϊλαντ στις 10/6 και υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο και την ύπερκατασκευή. Τό πλήρωμα έγκατέλειψε τό σκάφος.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ	Κυπριακή	17.355	1973	Προσάρυξε έμφορτο, στη Μανόους κατά τό ταξίδι από Ρίο Ιανέιρο, στις 31/5. Άποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων την έπομένη.



★ 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. 301 7577/8/9/80/81
65181

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

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Χωρίς ιδιαίτερες συγκινήσεις ή ναυλαγορά του πρώτου δεκαπενθημέρου του 'Ιουνίου ακολούθησε μία μάλλον σταθερή πορεία με μικρές απώλειες και κέρδη κατά περιοχές. 'Η γενική κατάσταση μπορεί βεβαίως να περιγραφεί σαν κρίσιμη και κάθε έν προκειμένων εκτίμηση έχει σχετική μόνο σημασία.

Στά σιτηρά η κατάσταση υπήρξε απογοητευτική με τα μεγάλα μεγέθη σε άμφιβολα κέρδη από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία (52.000 τόννοι στά δολ. 9.50 αντί του 9.25 πρίν) και ζημιές προς Κόντινεντ (δολ. 6.00 αντί 6,25) ενώ σταθερά παρέμειναν τα επίπεδα από 'Αργεντινή (Πλέϊτ) προς 'Ιαπωνία (δολ. 14). Στά μικρότερα μεγέθη, κάποια κίνηση από Πλέϊτ προς Μεσόγειο, Μαύρη Θάλασσα και 'Απω 'Ανατολή ήταν ίσως ό,τι καλύτερο είχε η αγορά να δείξει. Μικρή ή κίνηση από Μεγάλες Λίμνες.

Στό Βόρειο Ειρηνικό, οι 33.000 τόννοι για Ταϊβάν πλήρωναν τό φτωχό δολ. 10.75 ναύλο. 'Η Εύρωπη λίγο ακούστηκε. Ζωρότερη ή κίνηση από Αυστραλία με handy size φορτία για Μέση 'Ανατολή, κυρίως 'Ερυθρά.

Σχετικά ζωρότερη ή ζήτηση στο γαϊάνθρακα, σε μεγάλα ιδίως μεγέθη. Κόλπος ΗΠΑ, Αυστραλία, Νότια 'Αφρική, Χ. Ρόουντς, Πολωνία υπήρξαν οι τόποι φορτώσεως με προορισμό κυρίως 'Ιαπωνία, Κόντινεντ, Μεσόγειο. Χαρακτηριστικά τά δολ. 6.90 για 110.000 τόννους από Κόλπο ΗΠΑ και Νότια 'Αφρική για 'Ιαπωνία. Οι 95.000 τόννοι από Χ. Ρόουντς για Βέλγιο στά δολ. 3.15 και οι 70.000 από Πολωνία για 'Ιταλία στά δολ. 3.05 ήταν επίσης δείγματα της αγοράς.

Κάποιοι τόννοι και στά ζήτηση για μεταλλεύματα δεν ήταν αρκετός για να προκαλέσει άνοδο των επιπέδων ναύλων. Προεξάρχουσα ή Βραζιλία με φορτία 100/170.000 τόννων για Β. Εύρωπη ή 'Απω 'Ανατολή. 'Η Νότια και ή Δυτική 'Αφρική σχετική κίνηση παρουσίασαν ενώ τά συνήθη φορτία των 100.000 τόννων από Νάρβικ προς Κόντινεντ πλήρωναν περί τά δολ. 2.

Θά σημειώσουμε επίσης μικρή ζήτηση για φορτία παλαισιδίων.

Μικρή ή ζήτηση για λιπάσματα, όπως πάντα σχεδόν μόνο για την 'Ινδία (14.000 από Ροστόκ στά δολ. 17.50 και 28.000 από Κόλπο ΗΠΑ στά δολ. 18.75).

Είναι ίσως προτιμώτερο να μὴν κάνουμε

μνεία της ζάχαρης και λοιπών δευτερευούσης σημασίας φορτίων.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

"Ενα κυκλικό ταξίδι πάναμαξ (54.000 TDW) από Κόντινεντ/Νότια 'Αμερική στά δολ. 2.800 αρκεί να περιγράψει την όλη κατάσταση. Πλοία πολλαπλής χρήσεως 15/18.000 TDW από Κόντινεντ για Ν. 'Αφρική ή 'Ινδία έπιαναν μεταξύ δολ. 2.400/3.100. 'Ελαφρώς καλύτερη ή κατάσταση στην 'Απω 'Ανατολή όπου τά μισθώματα κυμαίνονταν στά δολ. 3.500/4.000. Πλοίο 35.000 TDW από Μπουένος 'Αϊρες για Εύρωπη μόλις πληρωνόταν δολ. 3.100.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Για μία ακόμη φορά ή στήλη κρατάει την άναπνοή της προκειμένου να περιγράψει τις εξελίξεις στην ναυλαγορά πετρελαίου που φαίνεται να καλπάζει προς δυσθεώρητα μέ-

χρι πρότινος ύψη.

Τή στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές είναι δύσκολο να ισχυρισθεί κανείς ότι οι ναύλοι θά παραμένουν ίδιοι τή στιγμή της κυκλοφορίας.

'Οπωσδήποτε, μπορεί κανείς να προβλέψει τά WS 60 για VLCC από Περσικό πρὸς 'Ιαπωνία και λίγο χαμηλότερα για δυτικές όψιόν. Τά ULCC μπορούν αντίστοιχα να προσδοκούν WS 45-40 ίσως πολύ περισσότερα. 'Η κατάσταση είναι τόσο ρευστή!

Θά ήταν, βεβαίως, λάθος αυτή ή προοπτική να έκληφθεί σαν αμελητέα άνοδική πορεία. Οι συγκυρίες της στιγμής παίζουν άσφαλώς μεγάλο ρόλο. 'Ομως, για κάποιο άκόμα διάστημα, ή εύφορία προεξοφλείται.

Αιχμές ζήτησης παρουσίαζαν επίσης ή Δυτική 'Αφρική για μεσαίου μεγέθους πλοία και ή Βόρειος Θάλασσα.

Σταθερή ή Καραϊβική τόσο στά καθαρά φορτία όσο και στό άργό, ενώ τό ίδιο μπορεί να λεχθεί και για τή περιοχή της Μεσογείου.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑ

ΣΠΑΡΤΟ: Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα 52.000 τόν. περίπου γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 14, 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 1-10.

ΣΤΑΛΟ 2: Βορείως Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπουένος 'Αϊρες, 30.000 τόν. γεννήματα Ταρτούς, δολ. 16,50, 2.000/2.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, 'Ιουν. 9-19.

ΕΦΕΣΟΣ: Βορείως Ρίβερ Πλέϊτ 15.000 τόν. περίπου γεννήματα Λιβύη, δολ. 26, 2.000/500 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, 'Ιουν. 14-24.

ΜΠΡΗΜ: Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπουένος 'Αϊρες 30.000 τόν. γεννήματα Κωνσταντζα, δολ. 14,25, 2.000/3.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, 'Ιουν. 13-18.

ΛΙΝΤΑ: Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπουένος 'Αϊρες 25.000 τόν. γεννήματα Κωνσταντζα, δολ. 14,50, 2.000/3.000 τόν. έλευθ. εκφόρτωση, 'Ιουν. 9-11.

ΕΛΕΝ: Τάμπα και Μόρεχεντ 55.000 τόν. λιπάσματα χύδην 'Αμβέρσα/Γκέντ, δολ. 5,85 φίο, 10/8 ήμερες, 'Ιουν. 1-10.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ: 'Αμερ. Κόλπο 21.300 τόν. γεννήματα Μαρακάμπο δολ. 9 φίο, Μαΐου 31- 'Ιουν. 2.

ΜΑΡΙΑ Β.: Τουμπάρδο 60.000 τόν. σιδηρομετάλ-

λευμα Πσομπίνιο, δολ. 4,52 φίο, 2 1/2 1,2 ήμέρες shinc, 'Ιουν. 15-20.

ΑΤΤΙΚΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 26.500 τόν. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 8,50 φίο, 4 ήμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 13-18.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: 'Αμερ. Κόλπο 60.000 τόν. γεννήματα Ρότερνταμ δολ. 6 φίο, 10 ήμέρες, 'Ιουνίου 20-27.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ: Βορ. Ρίβερ Πλέϊτ με συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 14 φίο, 2.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 23-30.

ΛΟΥΣΣΙΟΣ: Χάμπτον Ρόντς 90.000 τόν. γαϊάνθρακες 'Αμβούργο, δολ. 3,25 φίο, 3 ήμέρες/20.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Ιουνίου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.: Ντάρμπαν 36.000 τόν. γαϊάνθρακες Γκέντ/Αμβούργο, δολ. 9,10 φίο, 2.500/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Ιούνιο.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΜΕΘΥΣΤ: 23.165 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Βουλόνη 'Ιουν. 5-6, επαναπαράδοση Λιβύη, δολ. 3.000 τήν ήμερα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΝΙΤΥ: 29.224 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Τάμπα/Ν. 'Ορλεάνη 'Ιουν. 15-27, ταξίδι με μέσω Κέϊπ με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ια-

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

πλώνα δολ. 4.400 την ημέρα.

ΕΡΜΗΣ: 30.225 τον. d.w. του 1972, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς 'Ιουν. 10-21, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 3.000 την ημέρα, πλέον δολ. 50.000 γιά πλοίο υπό έρμα.

ΜΗΛΟΣ: 48.280 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουν. 15-20, ταξίδι μέσω Τουρκίας με επαναπαράδοση άνατολ. Μεσόγειο, δολ. 5.200 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 37.472 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη 'Ιουνίου, επαναπαράδοση Περσικό Κόλπο δολ. 3.750 την ημέρα.

ΕΜΙΛ Σ.: 15.100 τον. d.w. του 1975, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, επαναπαράδοση Μεγ. Λίμεν, δολ. 3.900 την ημέρα.

ΦΑΕΘΩΝ: 16.350 τον. d.w. του 1971, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση, επαναπαράδοση βόρεια άκτι Νότιου 'Αμερικής, δολ. 3.250 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΑΙΔΡΑ: Σίντε Κερρί 135.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 75, όψιόν Μεσόγειο WS 80, 'Ιουν. 7.

ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ: Μάρσα ελ Χαρίγκα 98.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 100, όψιόν Μεσόγειο WS 105, 'Ιουν. 7.

ΦΙΛΟΘΕΗ: Κεϋχάν 90.000 τον. μέρος φορτίου, Αύγουστα WS 129, άμεση.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 67.000 τον. μέρος φορτίου, Κόντινεντ WS 90, όψιόν Σκανδυναυία WS 95, 'Ιουν. 3.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Δυτ. 'Αφρική 80.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 65, άμεση.

ΣΠΟΡΑΔΕΣ: Λιβύη 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 175, όψιόν Μεσόγειο WS 185, 'Ιουν. 7.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Λά Σαλινά 53.000 τον. μέρος φορτίου, Σαλμέτ, WS 90, 'Ιουν. 9.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Ταρτούς 80.000 τον. μέρος φορτίου, Γένοβα WS 127,5, άμεση.

ΕΙΡΗΝΗ: Ές Σίντερ 128.000 τον. μέρος φορτίου Καστελόν καί Χουέλβα WS 77,5, 'Ιουν. 12.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τον. 'Αμερ.

Κόλπο/Καραϊβική WS 47,5 όψιόν άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 50, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 52,5, 'Ιουν. 21.

ΕΘΝΙΚ: Περσικό Κόλπο 265.000 τον. 'Ερυθρά Θάλασσα, WS 38,5, 'Ιούνιο.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Καραϊβική 35.000 τον. καθαρά, άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 130, 'Ιούνιο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Μαύρη Θάλασσα 24.000 τον. καθαρά, Μεσόγειο WS 180, 'Ιουν. 10.

ΑΡΙΑΝΑ: Σιγκαπούρη 20.000 τον. καθαρά Τσιταγκόγκ, δολ. 200.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουν. 8.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 129,5, 'Ιουν. 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Πόιντ Νουάρ 97.000 τον. Σαίντ Κρουά, WS 60, 'Ιουν. 5.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: 'Ανατ. άκτι Μεξικού 75.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 90, Μαΐου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ: Πόιντ Νουάρ 95.000 τον. Σαίντ Κρουά, WS 60 'Ιουνίου 6.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: Χάουντ Πόιντ 79.000 τον. άκτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 87,5, 'Ιουνίου 1.

ΣΗΚΟΥΗΝ: Κεϋχάν 110.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 90, Μαΐου 30.

ΑΤΛΑΝΤΙΣ: Σίντε Κερρί 80.000 τον. μέρος φορτίου Δυτ. Μεσόγειο WS 177,5, άμεση.

ΓΚΛΟΟΥΠ ΕΜΠΡΕΣΣ: Σικελία 20.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτι 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 130, Μαΐου 29.

ΤΑΥΡΟΣ: Καραϊβική 24.700 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 165, Μαΐου 27.

ΠΡΟΚΥΟΝ: Κιουρασάο 39.000 τον. Νιού Μπράουνσβικ, WS 122,5, Μαΐου 26.

ΜΙΧΑΛΗΣ: Λιβύη 80.000 τον. μέρος φορτίου, Μπανίς WS 120, άμεση.

ΤΑΚΤΙΚ: Σίντε Κερρί 180.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 60, Μαΐου 30.

ΣΚΟΠΕΛΟΣ: Νοβοροσίσκ 120.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 70, όψιόν Μεσόγειο WS 75, Μαΐου 26.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Περσικό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου, 'Απων 'Ανατολή, WS 97,5, Μαΐο.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ: Ντουμάι 90.000 τον. μέρος φορτίου Χαβάη, WS 75, 'Ιουν. 1.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Μίνα αλ 'Αχμαντί 125.000 τον. Κόρπους Κρίστι, WS 75, Μαΐου 28.

ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο Καραϊβική/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 145, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 159, 'Ιουν. 2.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Περνίς 27.000 τον. καθαρά άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 130, Μαΐου 28.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Σιγκαπούρη 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 175, 'Ιούνιο.

ΦΑΣΣΑ: Καραϊβική 105.000 τον. μέρος φορτίου, Γουίλχελμσχαβεν WS 38,75, 'Ιούν. 9.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: 'Ανατολ. άκτι Μεξικού 72.000 τον. μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 85, 'Ιουν. 9.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Τής 69.000 τον. μέρος φορτίου, Μάρκουσ Χούκ, WS 90, 'Ιουν. 11.

ΜΑΡΙΑΝΝΑ: Καραϊβική 26.000 τον. νάφθας, μέρος φορτίου, άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 130, 'Ιουν. 1.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Μπούργκας 25.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 192,5, όψιόν Μπορντώ/ 'Αμβούργο WS 187,5, όψιόν Μεσόγειο WS 197,5 'Ιουν. 2.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Ραμπόν Γκράντε 120.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 23, 'Ιουν. 4.

ΜΠΩΜΟΝΤ: Νοβοροσίσκ 125.000 τον. μέρος φορτίου, 'Ιταλία WS 90, 'Ιουν. 2.

ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ: Λιβύη 25.000 τον. νάφθας, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 210, όψιόν Μεσόγειο WS 220, τέλος Μαΐου.

ΗΛΕΚΤΡΑ: Καραϊβική 75.000 τον. μέρος φορτίου, άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 77,5, 'Ιουν. 1.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Δυτ. 'Αφρική 75.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 80, 'Ιουν. 12.

ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ: Περσικό Κόλπο 235.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 33, όψιόν 'Ερυθρά WS 37,5, 'Ιούνιο.

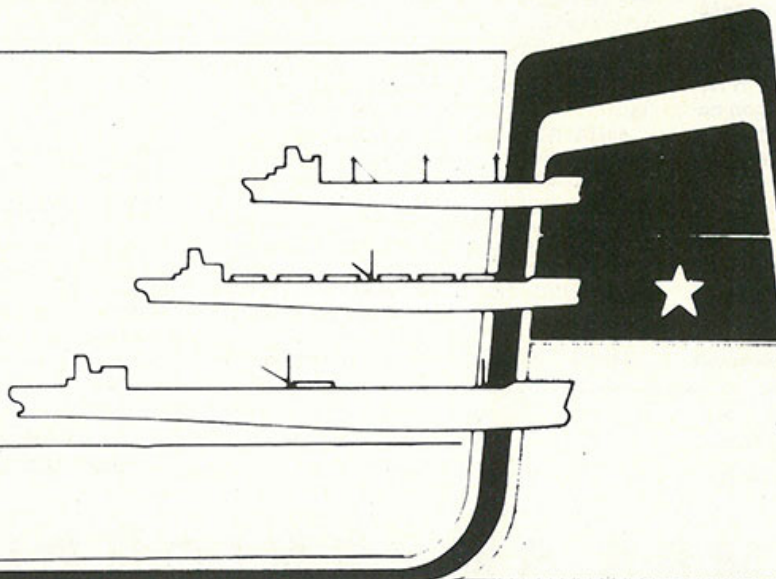
ΓΚΛΟΡΥ: Ράς Τανούρα 100.000 τον. μέρος φορτίου, Τσιταγκόγκ, WS 98,5, 'Ιούνιο.

ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ: Ράς Λανούφ 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ, WS 130, όψιόν Μεσόγειο WS 180, 'Ιουνίου 10.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α.: Τουμάκο 50.000 τον. μέρος φορτίου, άκτι 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 92,5, όψιόν Καραϊβική WS 97,5, 'Ιουνίου 14.

ΦΕΛΛΟΥΣΙΠ Α.: Τζεμπέλ Ντάντα καί Νίνα αλ Φαχάλ 245.000 τον. 'Ιαπωνία, WS 57,5, 'Ιούνιο.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

Οι 'Αγοραπωλησίες

Με ταχύ ρυθμό κινήθηκαν οι αγοραπωλησίες κατά τη διάρκεια των τελευταίων ημερών τόσο τα δεξαμενόπλοια με ανερχόμενες τιμές όσο και στα μπαλκάρριερς όπου οι αξίες βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα.

Στά πρώτα, ανάμεσα από αριθμό κλεισμένων πωλήσεων και διαπραγματεύσεων σε τελικό στάδιο, διακρίνουμε:

T/T EMPRESS (423.745/76) δολ. 10.000.000
T/T ESSO JAPAN (406.600/76) δολ. 8.000.000.

T/T RIO TINTO (260.000/78) δολ. 6.800.000.

T/T SHIN-EN MARU (257.000/71) δολ. 6.500.000.

M/T PROMETHEUS (253.000/70) δολ. 6.500.000.

M/T JANNICHE (221.000/72) δολ. 8.000.000.

M/T ROSARIO DEL MAR (132.000/77) δολ. 7.500.000.

M/T DOLLY (83.500/76) δολ. 6.000.000.

M/T PAPANICOLIS (74.900/65) δολ. 2.000.000.

M/T RIO COATZACOALCOS (38.100/74) δολ. 3.000.000.

M/T GERTRUD JACOB (33.800/76) δολ. 6.000.000.

Στά μπαλκάρριερς όπου ο πυρετός είναι χαμηλότερος, ο αριθμός των πράξεων είναι σημαντικός αν και οι τιμές, όπως ελέγχθη, πο-

λύ «λογικές»:

M/V KEPWAVE (129.200/81) δολ. 9.750.000.

M/V IRISH SPRUCE (70.000/83) δολ. 4.950.000.

M/V IKAN BAWAL (65.000/82) δολ. 7.000.000.

M/V IKAN KERARU (65.000/81) δολ. 6.500.000.

M/V BULK I (62.400/82) δολ. 7.000.000.

M/V SANKO DENEK (41.000/84) δολ. 7.000.000.

M/V NOVA EAGLE (37.700/85) δολ. 5.500.000.

M/V HIGH ADVENTURE (34.600/84) δολ. 5.200.000.

M/V HIGH SERI (34.600/84) δολ. 5.200.000.

M/V MIA (27.463/80) δολ. 2.500.000.

M/V KASSIA (25.832/72) δολ. 850.000.

M/V SANTA OCEAN (19.000/77) δολ. 1.250.000.

M/V GOLDEN CIRROS (16.900/76) δολ. 1.250.000.

Ψυχρή παραμένει η αγορά στα πλοία γενι-

κού φορτίου όπου οι περισσότερες πωλή-

σεις αναφέρονται σε παλαιότερα πλοία και

μεταβιβάσεις τοπικής σημασίας. Χαρακτηρι-

στικά αναφέρουμε το M/S STARLET

(15.760/77) στα δολ. 1.200.000.

Μόλις δολ. 430.000 έπιασε το M/S GRA-

BRIELE KOEGEL (15.680/1969), δηλαδή τιμή

διαλύσεως.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Αμφίρροπη η αγορά της 'Απω 'Ανατολής με τη Νότια Κορέα κοιμωμένη, την Κίνα σε σχετική αλλά μετρημένη άνοδο (οι 5.500 τόννοι στα δολ. 108, μεγαλύτερα μεγέθη μέχρι και δολ. 112) και την Ταϊβάν σε έξαρση που μπορεί να είναι στιγμιαία με τις γνωστές συνέπειες κατά τη στιγμή της παραδόσεως. Όπως δὴποτε, τα δολ. 125 πληρώθηκαν για 13.000 τόννους δεξαμενόπλοιο ενώ πλοία του αυτού τύπου (τουρμπίνα) των 6.000 τόννων πήραν δολ. 115. Σε μία έξαρση των διακυμάνσεων, σημειώσαμε τα δολ. 108 για 6.000 τόννους ξηρού φορτίου και τα δολ. 118 (!) για 7.000 τόννους.

Χωρίς ζήτηση ή 'Ινδία όπου η διένεξη διαλυτών και Κυβερνήσεως πήρε τη δικαστική οδό. Τό ζήτημα είναι οι επιβληθέντες φόροι. Θυμίζουμε την τελευταία αγορά πρό δύο εβδομάδων στα δολ. 97.50 για 6.000 τόννους.

Ανύπαρκο το Καράτσι λόγω μουσώνων αλλά και για λόγους καθαρά εμπορικούς, δύο φορές ανύπαρκο το Μπαγκλαντές.

Τα δολ. 60-75 πληρώνονταν στην 'Ανατολική Μεσόγειο για μέσου τύπου πλοία και αυτό σε μία στιγμή καθοδικών τάσεων της τιμής του χάλυβα.

Ισπανοί διαλυτές πλήρωναν δολ. 72-74 για 8.000 τόννους, υπήρχαν όμως επιφυλάξεις ως προς τυχόν κυβερνητική παρέμβαση υπό μορφή προμηθειών.



**YES! IN ITALY YOU CAN TRUST IN
"MEDOV"**



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

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

ESTABLISHED 1947

FOTIS G. POULIDES
President

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

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.,
Cruise Operators
Telex: 271480

HEAD OFFICE:

29, Via XX Settembre - P.O.B. 1384 - 16121 GENOVA

Phones: (010) 541381 - 268532 Cables: MEDOV Telex: (010) 541381

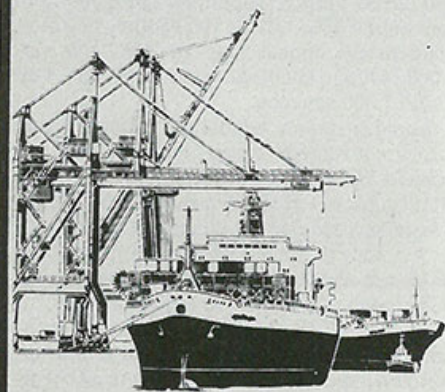
Telexes: 270046 (Management) - 270070 - 213836 (OPR) - 270346 - 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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

NAFTIKA CHRONIKA



DECLINE AND FALL

It was indeed a painful duty for the chairman of British Shipbuilders to have to announce that in the next ten months another 3,495 of the 9,030 workers now employed at the yards would have to be dismissed. The announcement added that three more yards would be closed down, Smith's Dock on the Tees, the Troon yard in Scotland and the Clark Kindlaid marine engine plant.

In 1977, when British Shipbuilders was set up, it employed 34,000 workers and it had 1.5 million tons on its order books, worth 720 million pounds. In 1983, orders had dropped to 450,000 tons and this year they were down to 226,000 tons worth 340 million pounds. Meanwhile, various restructurings, mergers and privatisations had taken place, in accordance with the policies of the Thatcher government. The Vickers, Cammel Laird, Swan Hunter and Vosper yards were sold to private interests while the Austin Pickersgill, Sunderland and Smith's Dock yards were merged on a directorial level. But orders were not forthcoming and the situation has become worse since the decline of oil drilling and the lack of orders for warships, reflecting cuts in defence spending.

As could be expected, the situation has aroused bitter criticism from the opposition in the House of Commons although the government, in spite of its belief that the world shipbuilding crisis has dealt a blow to all the shipbuilding nations in the world, has subsidised British shipbuilding to the tune of 1.4 billion pounds since 1979.

NEED FOR A VIGOROUS EUROPEAN MARITIME POLICY

The European Community should adopt a vigorous maritime policy to safeguard employment and halt the decline of the European shipping industry. This was the gist of an Opinion adopted by the Economic and Social Committee of the European Communities at its Plenary Session held on 21 May 1986 in Brussels. The Rapporteur was Mr. M. Sorensen (Federation of Danish Merchant Navy Officers). Mrs Anna Bredima (Special Adviser to the Union of Greek Shipowners) was the Co-Rapporteur.

Whilst welcoming the new positive stance adopted by the European Community in regarding maritime transport as an industry in its own right, the Economic and Social Committee feels that the European Community's maritime policy must be strengthened. The Community is not faced with a stark choice between a free market and protectionism, rather there can be a balanced and pragmatic approach applying selective defensive actions where the basic viability of the shipping industry is being seriously undermined.

The Committee strongly urges that the European Community should take shipbuilding policy into account insofar as it has had an impact on shipping policy since the persistent problem of overcapacity is one that handicaps any recovery in shipping. Therefore the Committee recommends that the European Community should encourage its shipowners to adopt its "scrap and build policy" as a means to prevent second-hand market vessels acting as cheap sub-standard competition to European Community operators.

Moreover, the Committee stressed that the European Community should use its negotiating powers to resist protectionism in the maritime trade by including provisions to safeguard the ac-

cess of vessels registered in Member States in trade agreements with third countries.

There should be greater coordination of national assistance to shipping companies within the Community and the European Community should resist more strongly and openly any undesirable national shipping subsidies worldwide where they contribute to the overtonnage crisis.

As regards "Open Registries", the Committee noted that as flag of Convenience shipping now represents 28% of world tonnage and while it was 9% smaller than total European Community flag tonnage in 1975 it is now 29% larger. Noting this, the Committee felt the European Community had given insufficient attention to the economic impact of flags of convenience on Member States' fleets to inform it of any flagging in or out by European Community owners or the acquisition of foreign vessels using European Community based capital. Whilst the international character of the maritime problem needs to be stressed, further improvements to the present legislation can only be achieved by direct European Community support and action. The Committee recognizes that flags of convenience are not necessarily synonymous with substandard operations and believes that all vessels regardless of flag should be made subject to more stringent port state control.

Finally the Committee stressed that the best way to secure and protect the employment and livelihood of seafarers and their shipping industries is to ensure that the Community's maritime policy stimulates international trade and continually endeavours to improve their collective standards of living.

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,

3119430 OR 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. MR. VALAOURIS 226316, 226371, 222063

Telexes: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR

CABLES: HELLASMAR BAIRE

CARGO SHARING

The Indian government is preparing a bill by which it intends to reserve at least 40% of its national trade for Indian flag ships.

Today, Indian flag ships carry only 25% of the country's trade and the bill, when enacted, is intended to boost the national flag and help Indian shipowners who are currently in debt to the government to the tune of 4 billion rupees.

Moreover, in line with the seventh five year plan, it is expected that the Indian merchant fleet which numbered 6.36 million grt. in 1985 will rise by 3.64 million grt. In 1984, from April to December, 364,000 grt. were added to the Indian fleet and orders were placed for another 750,000 grt. The public sector is expected to acquire large bulk carriers in the 150,000 dwt. range for iron ore exports. The seventh five year plan (1985-1990) also calls for the replacement of 2.5 million grt. of obsolete tonnage since about 3.8 million grt. of India's general cargo ships were built before 1970.

FLOATING STORAGE TANKS

Saudi Arabia will store 44 million tons of crude oil, thus maintaining the November level before the drop in prices. According to industrial circles a fleet of 20 VLCC's will be chartered for this purpose, totalling 6 million dwt. of which 12 in South-East Asia and eight on the west coast of the USA.

This increase in stored oil comes at a time when Saudi Arabia has decided to increase its sales, offering its clients a discount of one to one-and-a-half dollars per barrel exported in May. This discount will be made on cash sales and will be applied to all exports regardless of destination but only to clients who will guarantee a minimum purchase. The extent of the discount will depend on the quantity purchased above this minimum.

It is to be noted that the total number of ships now being used throughout the world for storage purposes is 91, totalling 18.4 million dwt.

A COLOSSAL PROJECT

Thirty three years ago, on the night of January 31, 1953, a terrible storm broke the dyke in various places in the Dutch province of Zeeland, drowning 1,800 persons and devastating the area. Since that time, the Dutch embarked on a tremendous project entitled "Delta" for a permanent solution to the protection of their land against the fury of the North Sea.

The plan called for sealing all the sea arms of south-west Holland to prevent the danger of flooding. The problems involved were huge but they were overcome, thanks to the traditional specialisation, inventiveness and persistence of Dutch engineers. The three sea channels which separate the Zeeland islands were sealed by dams. At the fourth channel, however, which is a river mouth, damming would have upset the ecological balance and destroyed the fauna and flora of an area that is considered unique in beauty and in natural resources. Protection of the population in the area had to be combined with protection of the environment. This was achieved by building a dam in three sections and separated by artificial islands. The dam was built with 65 concrete columns, 40 metres in height and separated by steel sluices which will remain open and be closed only in an emergency.

This tremendous project is considered to be the most complicated and most expensive work ever to be undertaken in Holland and will cost 3 billion dollars. It is to be inaugurated in October.

A LEGAL MATTER

The Kuwait cargo ship "Ibn-al-Bitar" was boarded and inspected by the Iranians at the end of November 1985 when

50 YEARS AGO

— The Undersecretary of Shipping, Mr. Rediadis, has set up a committee to study the proposals of Mr. Abatiellos regarding concessions concerning coastal communications.

— In a festive atmosphere the "Queen Mary" moved away from the dock at Southampton at 4.34 p.m. on May 27, to sail on her maiden voyage to Cherbourg and New York with a crew of 1,100 and 2,139 passengers.

— The "Evgenia Livanou", the first of two cargo ships ordered by the St. G. Livanos company, was launched at West Hartlepool on June 6 at the William Gray yards. The ship is 5,000 grt. and 9,000 dwt.

— According to the latest figures, the number of deck officers on the mercantile navy register is now 2,285 consisting of 1,211 masters, 312 chief officers, 673 second officers and 79 skippers.

— The "Evgenia Chandris" was fixed timecharter to the Far East for 3 months at 2 1/2 with delivery at Miike Mura on July and at China, Japan or Dairen on expiry.

(Naftika Chronika No. 135, 15/6/1936)

le sailing 20 miles north-east of the Omani port of Cabous. Since then, the ship has been held by the Iranian authorities on the grounds that it belonged in actual fact to Iraq up to the start of the war declared against Iran by Baghdad, after which ownership was transferred to the United Arab Shipping company of which Iraq was a founding member.

Kuwait disagrees with this view and has brought the matter before the Security Council of the United Nations, claiming that the ship never belonged to Iraq. It had been ordered by a Kuwait company and delivered to United Arab Shipping, flying the flag of Kuwait. According to international law, the fact that Iraq participates in the owning company is not enough to justify the ship's confiscation and more so, since Iraqi participation in United Arab Shipping is minimal.



Cormoran S.A.

de Navegacion



SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

Capt. EDWARD MIRKOS, Eng. ANDREAS GOUNARIS & Eng. JOHN FILIPPELIS

Bartolomé Mitre 226 — Piso 7 — (1036) BUENOS AIRES. Republica Argentina

Dircción telefónica CORMORAN - BAIRE

Teléfonos: 30 - 7527/7675, 33-1610/2862/4879 — Telex: (012) 17565 CORMO - AR/ 17392 RODES AR

A.O.H. 8559486 Capt. E. MIRKOS



This is an example of the problems shipowners have to face as a result of the Iran-Iraq war and the "Ibn-al-Bitar" case will set a precedent on the application of the rules of war in the troubled Gulf.

18 BRITISH FIRMS AT POSIDONIA

Eighteen British firms and organisations, representing many sectors of the shipping industry, exhibited in the British Pavilion at the International Shipping Exhibition in Piraeus, from 2 to 7 June 1986, in a joint venture presentation organised by the British Marine Equipment Council (BMEC) in co-operation with the British Overseas Trade Board.

Design and engineering expertise accumulated in the course of Britain's long maritime history was reflected in the range of modern, maintainable, reliable and cost-effective equipment made by British companies for all types of commercial craft. The infrastructure which has developed alongside includes naval architecture, insurance, classifications and professional institutes offering services throughout the world.

CHINA IN A MASSIVE PORT EXPANSION PLAN

Plans to add 200 berths, including 120 deepwater ones, to China's 14 main ports in the next five years were recently announced by the Chinese Communications Minister.

According to the official announcement, by 1990 these ports should have 1,200 berths, including 321 deepwater, berths, with total annual throughput capacity of 550 million tonnes.

Foreign firms interested in helping port development could operate joint ventures for more than the usual 30 year limit. They would pay no income tax in their first five profitable years and only

TANKER DEMAND TRIGGERED BY LOW OIL PRICES

Lower oil prices have triggered an increase in shipments to the United States from the Gulf, where large crude carriers were chartered. And for the first time in many months the list of tankers waiting for cargoes in the Gulf has disappeared, after totaling over 30 at the end of last year.

Brokers claim that all vessels available until the end of the month in the Gulf have now found work, while charterers are rushing to return idle tankers to service and ordering an increase in cruising speed of those now in operation. When fuel prices were high, most tankers cut speed in order to reduce consumption.

Charter rates and the values of tankers have increased considerably and the rate of Worldscale 60 paid to large crude carriers for liftings out of the Persian Gulf for western options verifies the market improvement after a long slump.

British brokers E.A. Gilson report that laid-up tankers accounted for only 29.5

half the normal 15 per cent tax for at least five years after that.

million deadweight tonnes in mid-May, against 32.3 million one month earlier and 75 million tonnes three years ago.

Maritime analysts Drewry Shipping Consultants have meanwhile predicted that at an average price of US 18 per barrel of crude oil, world consumption will increase roughly 0.9 per cent a year between now and 1990.

They claim demand for oil tankers will rise from 164 million deadweight tonnes in 1985 to 190 million tonnes at the end of the decade. The increase will mainly affect liftings in the Gulf and the Red Sea, served by very large crude carriers and ultra large crude carriers capable of carrying over 200,000 tonnes.

Drewry added that existing capacity should in general be sufficient until 1990, since at the end of 1985 the world tanker fleet represented 202 million tonnes. But they said the availability of vessels between 65,000 and 125,000 tonnes, as well as those between 200,000 and 300,000 tonnes, could prove to be insufficient.

and jobs are now being cut back by its new owner.

BLOHM + VOSS SHIPYARD DEAL APPROVED

The DM 54 million purchase of the HDW-Hamburg shipyard by the giant Blohm + Voss shipbuilding facility in the same Elbe port city has been approved. Monopoly authorities in Berlin ruled it could go ahead because of the stiff international competition in newbuilding, repair and equipment, particularly from countries like Japan, Korea and increasingly China. The purchase is backdated to October 1 1985, date when HDW-Hamburg severed its ties with its mother company HDW in Kiel. HDW-Hamburg employs about 2,000 people

KOREA TO IMPLEMENT PORT STATE CONTROL

In September 1986, Korea will put into effect a port state control program over all foreign vessels making calls in that country's local ports and passing in the coastal waters. The program is designed to enforce navigation safety and marine environment preservation in Korean waters. The port state control will be enforced first in the ports of Pusan and Inchon and expanded to other ports next year. The Korea Maritime and Port Administration stated that about 4,500 ships make calls at the two major ports.

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

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/8383

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221584 TSOKALIS

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

Paraguay 886, 5th Floor,
1067 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 - 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4132988 - 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΑΒΙΝ Ο'Τ'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΒΙΚΤΩΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25432
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	26537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΩΝ	79	10428
ΑΘΩΛΛ ΦΟΡΡΕΣΤ.	67	17418
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Ι'Κ	71	11208
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885

Α'Ι'ΡΗΝΗΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΗΣ ΕΜΕΡΑΝΤ.	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΗΣ ΜΕΝΤ.	68	9710
Α'Ι'ΡΗΝΗΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ.	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΗΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	20960
ΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΣΙΑ	71	16018
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΒΥΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15888
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ.(μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΑΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ II	76	12376
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400

α. Σάρροχ 10/4	
α. Ταμπίκο 9/4	
α. Κόρπους Κρίστι 27/3	
α. Καράτσι 3/5	
α. 'Ακαγιούτλα 26/4	
ε. Μοντεβίδεο 8/5	
άρχει Πειραιά	
ε. Μπαγκόγκ Μπαρ 8/4	
άρχει Πειραιά	
α. Βανκούβερ 29/4	
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/4	
ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 6/5	
ε. Ρόττερνταμ 26/4	
δ. Παναμά 29/4	
άρχει Πειραιά	
ε. Π. Καμπέλλο 16/4	
πρ. «Αντζελίντ»	
ΕΤΑ Σουέζ 29/5	
ε. Ρόττερνταμ 2/5	
α. Κασσιούγκ 13/4	
άρχει Πειραιά	
άρχει 'Ελευσίνα	
αγορά από 'Ελληνες	
ε. Γάνδη 3/5	
άρχει 'Ελευσίνα	
δ. Π. Σαϊό 27/4	
α. Ρίο 'Ανέιρο 24/4	
α. 'Ανκόνα 29/4	
α. Σάντος 3/5	
δ. Γιβραλτάρ 16/5	
άρχει 'Ιθάκη	
α. Π. Σαϊό 22/4	
α. Βιτόρια 30/4	
α. Βάλεφφελντ 5/5	
α. Λός 'Αντζελος 22/3	
α. Ροζάριο 24/3	
στο Ρόττερνταμ 1/6	
α. Φιλαδέλφεια 22/4	
επιβλήθη 'Ελληνες	
μετ. «Miyama» (π.)	
μετ. «Rinio» (κ.)	
επιβλήθη	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Π. Λίνκολν 30/4	
α. Τσιτακόγκ 1/5	
α. Χιούστον 7/5	
α. Τζουμπάι 26/4	
α. 'Αδελφίδα 22/4	
δ. Σουέζ 30/4	
α. Σπλίτ 6/4	
α. Λισαβόνα 24/4	

ε. Μομπίλ 30/4	
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/5	
ε. Φός 27/4	
ε. Π. Λά Κρούς 5/4	
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/5	
α. Χιούστον 30/4	
α. Βαλέντσια 23/4	
ε. Φός 25/5	
α. Νταλιάν 21/4	
α. Πειραιά 2/5	
δ. Παναμά 5/4	
α. Γδύνια 11/4	
α. Βισκαπανάμ 6/5	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/5	
ε. Ν. 'Υόρκη 6/5	
α. Σκάτλ 6/5	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/5	
α. Μπουλόν 28/3	
σημαία Μπαχάμας	
α. Τζουέμα 17/4	
ε. Πειραιά 21/4	
ΕΤΑ 'Αγγλία 17/6	
στη Φερρόλ 25/4	
διαγράφεται	
στο Σουέζ 6/4	
άρχει Πειραιά	
ε. Ρόττερνταμ 9/5	
στην Κορέα 15/5	
άρχει 'Ελευσίνα	
βυθίστηκε 8/5	
άρχει Χαλκίδα	
α. Ντάρμπαν 17/4	
εγκαταλείφθηκε	
άρχει 'Ελευσίνα	
επιβλήθη αλλοδαπούς	
ε. Βοστώνη 6/5	
α. Πουνταρένας 12/4	
ε. Αύγουστα 28/4	
δ. Κίελο 18/5	
παρέμεινε στη δύναμη	
α. 'Υμουίντεν 4/5	
δ. Παναμά 18/4	
ε. 'Ιταζάι 5/5	
ε. Κούρε 26/4	
ναυπηγ. Τόκυο	

ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	72	1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ	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	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	15889
ΑΜΙΛΙΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
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 ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΙΑΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Λ	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΑΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	16438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353

α. Σιγκαπούρη 3/5	
α. Πειραιά 16/4	
άρχει 'Ελευσίνα	
ε. Βικτώρια 18/4	
ΕΤΑ 'Αλεξάνδρεια 22/5	
άρχει Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 17/4	
α. Χάλλ 29/4	
ε. Σινγκάγκ 3/5	
ΕΤΑ Αυστραλία 17/5	
ε. Καρταγένα 5/5	
ε. 'Ιαπωνία 13/5	
ΕΤΑ Τζιμπούτι 21/5	
υπό ναυπηγήση	
επιβλήθη αλλοδαπούς	
επιβλήθη αλλοδαπούς	
επιβλήθη αλλοδαπούς	
επιβλήθη αλλοδαπούς	
στη Σαγκάη 1/4	
α. Λίβερπουλ 25/4	
α. Ντάρμπαν 1/4	
α. Ρίο 'Ανέιρο 23/4	

στ' Δανία 8/5	
στο 'Ασσάμ 18/5	
δ. Λός 'Αντζελος 19/5	
αναμένει Φλόρενς 26/4	
στην 'Αλεξάνδρουπολη 12/5	
παρέμεινε στην δύναμη	
α. Σιγκαπούρη 2/5	
ε. Τερνέστη 5/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/5	
άρχει 'Ελευσίνα	
ε. 'Αδελφίδα 28/4	
στην 'Ακαμπα 10/5	
α. Μομπίλ 3/5	
ΕΤΑ Χόγκ Κόγκ 21/5	
α. Χόγκ Κόγκ 6/5	
α. 'Αντίκουα 3/5	
α. Πορτοσέλ 25/4	
ΕΤΑ 'Αγγλία 20/5	
αναμένει δακάρ 28/4	
α. Γένοβα 2/5	
αναμένει Κορέα 15/5	
ε. Μαπούτο 15/4	
α. 'Οζάκα 6/5	
ε. Ρόττερνταμ 9/4	
ε. Σάουδα 2/5	
ε. Κρόφτον 19/4	
ε. Λός 'Αντζελος 26/5	
ε. 'Εϊθονμαουθ 7/5	
α. Ντάρμπαν 16/4	
α. Σ. Φραντσέσκο 30/4	
δ. Παναμά 29/4	
ε. Χόγκ Κόγκ 29/4	
ε. Μπιζέρτα 28/4	
προς 'Αργεντινή 18/5	
α. Ν. 'Υόρκη 29/4	
στο 'Ασσάμ 10/5	
α. Σαντάντερ 17/4	
α. Γιούροπουρτ 9/5	
μεσογειακές μεταφορές	
στη Ρεκαλάδα 20/4	
άρχει 'Αμβούργο	
ε. 'Αλεξάνδρεια 3/4	
στο Μπρίντις 30/4	
α. Φουτζέιρα 27/4	
ε. Αυστραλία 21/4	
ΕΤΑ 'Αλεξάνδρεια 21/5	
ΕΤΑ Ρόττερνταμ 12/5	
ε. Μορμουγκάο 30/4	
άρχει Πειραιά	
α. Λ. 'Αντζελος 26/4	
α. Λός 'Αντζελος 25/4	

ΕΤΑ Βενετία 19/5	
ε. Μιλγουόκι 2/5	
άρχει 'Ελευσίνα	
στην 'Ινδονησία 31/5	
ε. Σέτε 18/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ντηρόιτ 2/5	
δ. Ντόβερ 30/4	
α. Πειραιά 9/5	
α. Λεμεσό 19/4	
άρχει Πειραιά	
στη Βραζιλία 22/4	
ε. 'Ιαπωνία 12/5	
άρχει Πειραιά	
δ. Σκώ 17/4	
άρχει Πόρτμουρι	
α. Παράνα 1/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5	
δ. Σκώ 5/5	

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353	ε. Τσίμπα 30/4
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	ναυπηγ. Σαοέμπο
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν.	86	23300	ε. 'Αμμούργο 27/4
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ	72	6666	α. Σάντος 30/4
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	ε. 'Ιαπωνία 8/5
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149	α. 'Ινδονησία 24/4
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	ε. Σάντος 10/5
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/5
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/5
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	δ. Κων/πολη 10/4
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	α. Γουέλλινγκτον 4/5
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412	ε. Σιγκαπούρη 2/5
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051	ε. Βενετία 2/5
ΑΠΕΞ	73	16397	ε. Καζαμπλάνκα 13/5
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	α. Τενερίφη 30/4
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409	ΕΤΑ Κορέα 10/6
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	αναμένει Νικόσια 2/6
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136	α. Τσακουαράμας 17/4
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400	ναυπηγ. Τόκυο
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	α. Κοματσουσίμα 25/4
ΑΡΑΝ	80	10428	α. Μπούενος 'Αϊρες 24/4
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263	α. Χάβρη 21/4
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281	αναμένει Θόντα 23/4
ΑΡΓΟΣ	69	9842	μετ. «Sunray» (Μβ.)
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΡΥ	77	1587	α. 'Αλγκίρας 24/4
ΑΡΓΩ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	76	1578	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579	άρχει Πειραιά
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587	ε. Πειραιά 30/12
ΑΡΓΩ ΦΑΙΘ	76	1579	επωλήθη άλλοδαπούς
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579	επωλήθη άλλοδαπούς

ΑΡΕΤΗ	73	13631	δ. Π. Σαΐδ 15/5
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239	α. Μπάνμπουρ 22/4
ΑΡΗΣ	71	15119	δ. Γιβραλτάρ 26/5
ΑΡΙΑΔΗ	68	45678	ε. 'Αγγλία 3/5
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ΕΤΑ 'Ιαπωνία 21/5
ΑΡΙΕΣ	60	7839	άρχει 'Ιθάκη
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	άρχει Πειραιά
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099	ε. Βενετία 7/4
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	άρχει 'Ελευσίνα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409	μεσογειακές μεταφορές
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	ε. Σαβάννα 28/5
ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Πειραιά 26/3
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	α. Ματάρνι 12/4
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	ΕΤΑ Σκωτία 4/6
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	α. Λός 'Αντζελες 25/4
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘ	65	11334	άρχει Στυλίδα
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	ε. Νιγηρία 2/6
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	α. Σαβάννα 26/4
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ΕΤΑ Αυστραλία 21/5
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845	διάλυση Κασσιούγκ
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	ε. Ντουμπάι 27/4
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	δ. Τζέντα 10/5
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	στην 'Ινδία 10/5
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	ε. Χώρ Φακάν 14/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	στην 'Ινδονησία 2/5
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 3/5
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	α. 'Ιτακού 23/4
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Χόμπτον 16/4
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπ. 'Αϊόι
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253	ε. Αύγουστα 31/5
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	στην 'Ιταλία 15/5
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	ε. Κασίμα 1/5
ΑΣΕΛ'Υ	70	13363	δ. Παναμά 2/5
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	α. Ρότερνταμ 27/4
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	ε. Κωσταντζα 27/5
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Φλάσσινγκ 4/5
ΑΣΤΥΑΝΑΣ	75	38611	ε. 'Αμβέρδα 2/6
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ.)	70	17485	δ. Βόσπορο 8/5
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	α. Ν. 'Υόρκη 7/5
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466	α. Φιλαδέλφεια 16/4
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341	δ. Ντόβερ 23/4

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	α. Πειραιά 12/5
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229	μετ. «Μαρκέλλα» (κ.)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	δ. 'Εσκουμίν 14/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229	άρχει Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229	επωλήθη
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	δ. Κων/πολη 29/4
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354	ε. Ρότερνταμ 7/5
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182	ε. Π. 'Εσκουίβελ 25/4
ΑΤΛΑΣ	77	11804	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 18/4
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	ΕΤΑ Ταϊβάν 24/5
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	α. Ρότερνταμ 11/5
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Κολόμπο 26/4
ΑΥΛΙΣ	72	16402	ε. Γένοβα 24/3
ΑΥΛΙΣ	79	10993	α. 'Ιταζάι 9/4
ΑΦΘΟΣ	68	35477	επισκευές Μοντεβίδεο 12/4
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	άρχει Γάνδη
ΑΦΡΟΕΣΣΑ (δ.)	56	16944	άρχει Πειραιά
ΑΦΡΟΣ	70	18328	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/5
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	α. Κάντλα 2/4

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στην Καλκούτα
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	προς Ριγίεκα 11/5
ΒΑΝΤΑ	66	13762	άρχει Τρινκομάλλη
ΒΑΡΔΙΑΝΟΙ	70	9247	άρχει 'Αργιστόλι
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Κόμπκε 1/5
ΒΑΡΗ	82	22474	ΕΤΑ Πορτογαλία 22/5
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700	στη Βενετία 25/4
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771	ὤψωσε πανομαίικη
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432	ε. Ρότερνταμ 1/4
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794	δ. Παναμά 3/5
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	ε. Σιγκαπούρη 6/5

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	ναυπηγ. Καβαχίρι
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. 'Αμπιτζάν 17/4
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993	ε. Ντάρμπαν 17/5
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	ΕΤΑ Ρότερνταμ 6/6
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	ΕΤΑ 'Αλγερία 5/6
ΒΕΡΑ	65	20806	άρχει Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	α. Χέυ Πόιντ 24/3
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16636	ε. 'Ασσάμπ 13/5
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818	α. 'Αμμούργο 19/4
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005	ΕΤΑ Λάγος 18/5
ΒΙΛ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098	α. Μπαχαράιν 8/5
ΒΙΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	ε. Ροστόκ 13/5
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	άρχει Πειραιά
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602	άρχει Πειραιά
ΒΟΛΟΣ	75	6952	επωλήθη άλλοδαπούς
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	άρχει Στυλίδα
ΒΟΥΛΑΚΑΝ	80	9989	ε. Λισσαβώνα 5/5
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	άρχει Στυλίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	άρχει Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ε. Ν. 'Υόρκη 7/5

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269	ε. Λάγος 11/5
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/5
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318	βυθίστηκε
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038	διάλυση Κίνα
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	ΕΤΑ 'Ιαπωνία 17/5
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ε. 'Ιαπωνία 5/5
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	α. Τζέντα 2/5
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592	άρχει 'Υγουμένιτσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708	επωλήθη άλλοδαπούς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699	διαγράφεται
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	α. Μπαχαράιν 31/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581	επωλήθη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	άρχει 'Ελευσίνα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	στο Ντάρ-ες-Σαλάμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ε. Πειραιά 4/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	α. Μπ. 'Αϊρες 18/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	ε. Βηρυτό 25/4
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494	α. Κορούνα 3/5
ΓΙΑΝΝΗΣ	72	1598	μετ. «Αναστασία 'Ενα» (κ.)
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14782	ε. Μόντρεαλ 1/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500	α. Βαλτιμόρη 24/4
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	παρέμεινε στην δύναμη
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Τζιμπουτί 4/2
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717	μετ. «Golden Star I» (κ.)
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ΕΤΑ Σουέζ 9/6
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734	επωλήθη διάλυση
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847	στον Πειραιά
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	επωλήθη διάλυση
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977	επωλήθη διάλυση
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	στη Σουηδία 11/5
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971	δ. Καλούς Λιμένες 8/5
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Ρότερνταμ 4/5
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702	α. Ντάρμπαν 8/4
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Μομπάσα 10/4
ΓΙΩΤΑ	62	10163	επωλήθη άλλοδαπούς
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Σουέζ 2/5
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Φουτζέιρα 6/5

ΓΚΑΛΛ	70	15302	δ. Π. Σαΐδ 27/4
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200	α. Ρότερνταμ 3/4
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436	άρχει Πειραιά
ΓΚΙΑΣ	80	10991	α. Μ. Μανγκάνου 24/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148	α. Λός 'Αντζελες 13/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014	ε. Π. Καμπέλλο 22/3

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ	73	16439	δ. Παναμά 3/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036	ε. Βομβάη 21/1
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ	83	24843	ΕΤΑ Κωνσταντζα 1/6
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959	ε. 'Αμπιτζάν 6/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148	α. Βαλτιμόρη 26/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΚ	77	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439	α. Ροζάριο 3/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275	ΕΤΑ Σουίτς 27/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027	α. Σάντος 13/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531	ε. Π. Καμπέλλο 17/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΙΝΣ	84	19500	α. Λός 'Αντζελες 27/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148	άρχει Πειραιά
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919	α. 'Ιταζάι 3/5
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919	ΕΤΑ 'Αλγερία 4/6
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036	α. Μπουεναβεντούρα 21/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531	ε. Μαλασία 21/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531	δ. Κων/πολη 15/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	78	14800	ΕΤΑ Σιγκαπούρη 8/6
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	α. Αύγουστα 23/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036	ε. Π. Σαντίνο 31/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200	α. Μπουσάν 26/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΓΚ	72	43479	δ. Γιβραλτάρ 20/4
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027	δ. Κων/πολη 13/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531	ε. Π. Σαΐδ 9/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036	α. Μοντεβίδεο 25/4
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463	α. Μομπά 2/5
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693	α. 'Αιν Σούκνα 18/1
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	69	22915	άρχει Πειραιά
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912	άρχει Πειραιά
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306	άρχει Πειραιά
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229	άρχει 'Αργιστόλι
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485	δ. Παναμά 19/4
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427	στον Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264	α. Νταμάμ 1/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΓΕΥΣ	79	19264	α. Πειραιά 17/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451	ε. Ντάρμπαν 5/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267	δ. Γιβραλτάρ 23/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426	ΕΤΑ 'Ιαπωνία 20/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 26/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451	α. Χόγκ Κόγκ 28/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264	ΕΤΑ Χουάντσα (Κίνα) 20/6

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΞΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300
ΓΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ	77	16278

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΟΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΑ	67	6842
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	76	18080
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	66157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	68942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60670
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46842
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	82	35581
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΕΣ	65	8186
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ.)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ.	81	3375

στή Μανίλα 14/4		
α. Άμπού Ντάμπι 5/5		
ε. Μπωμόνι 17/4		
ε. Νάπολη 30/4		
α. Χάβρη 2/5		
α. Μαυρίκιο 26/4		
επωλήθη		
α. Μπιλμπάο 15/4		
ναυπηγ. Σκαρμαγκά		
α. Χιουσόν 15/3		

ε. Ρίτσαρντς Μπαϊ 14/5		
ε. Π. Καμπέλλο 26/4		
δ. Μαυρίκιο 9/5		
α. Όναχάμα 26/4		
διαγράφεται		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Σαλβαντόρ 18/4		
ΕΤΑ Βενετία 2/6		
στό Μπαντάρ Άμπας		
στή Γαλλία 14/5		
α. Λισαβόνα 1/5		
ε. Κόρπους Κρίστη 2/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Π. Έλζαμπεθ 28/4		
ναυπηγ. Τόκυο		
ε. Κωνσταντή 15/4		
άρχει Γαλαξειδί		
επωλήθη διάλυση		
πρ. «Αίγις Μπάδτικ»		
ε. Όζκα 30/4		
διάλυση Τουρκία		
α. Λός Άντζελες 6/5		
ε. Π. Κουετζίλ 17/4		
α. Ίθάκη 2/5		
α. Ανίους Μπαϊ 23/4		
ε. Περσικό 14/5		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Κάγκλιαν 1/6		
πρ. «Κόνδωρ»		
ε. Δρέπανον 16/4		
δ. Γιβραλτάρ 3/5		
α. Κολόμπο 28/4		
δ. Σουέζ 1/5		

άρχει Βασάρα		
ε. Ντάρμπαν 28/4		
άρχει Γαλαξειδί		
στό Μπ. Άμπας 5/4		
επωλήθη αλλοδαπούς		
α. Άνγκαντός Ρέις 27/4		
στήν Άλεξάνδρεια 13/5		
στό Ήνγκλις Τσάναλ 4/5		
ε. Άργεντινή 7/5		
στή Σιθιταβέτοια		
α. Σάν Φρανσίσκο 6/5		
α. Βικτώρια 6/5		
άρχει Πειραιά		
ε. Ντάρμπαν 1/5		
α. Ν. Όρλεάν 18/4		
α. Γιοκοχάμα 19/4		
στις Λειζόες 5/5		
άρχει Πειραιά		
α. Ριγίκα 8/4		
ε. Π. Σαϊό 28/4		
δ. Γιβραλτάρ 24/4		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Σάρπες 9/5		
ε. Μπαχρέιν 1/6		
α. Γιούρπουρι 11/5		
στό Π. Σαϊό 25/5		
στις Μπίτρη Λέικς		
άρχει Πειραιά		
δ. Σουέζ 17/4		
α. Κόρνου 15/5		
α. Σηάτλ 30/4		

α. Ίντσόν 26/4		
α. Γάνδη 25/4		
στόν π. Όρινόκο 10/5		
ε. Π. Άντζελες 28/2		
ε. Νιούκαστλ 6/5		
στό Άσχαμ 12/5		
ε. Μόντρεαλ 5/5		
ΕΤΑ Νιγηρία 21/5		
α. Ούμ Σάιντ 24/4		
δ. Παναμά 30/3		
δ. Σουέζ 18/4		
άρχει Πειραιά		
ε. Άμβέρσα 15/5		
ε. Άμπιτζάν 26/5		
α. Γιβραλτάρ 23/4		
πρ. «Bulc. H.»		
ΕΤΑ Ίαπωνία 18/5		
άρχει Πειραιά		
ύψωσε κυπριακή		
δ. Πύλο 5/5		
ε. Ν. Όρλεάν 11/4		
ναυπηγ. Ναγκασάκι		
ε. Γιοκοχάμα 29/4		
α. Μουτσούρε 23/4		
ε. Τύνιδα 2/5		
ανάμενει Δανία 1/6		
ε. Ρότερνταμ 2/5		
άρχει Πειραιά		
ε. Πειραιά 23/2		
α. Πειραιά 25/2		
ε. Κολούμπια Ρίβερ 1/5		
ε. Άμβέρσα 7/5		
α. Άμπιτζάν 15/4		
ε. Μπαχρέιν 12/5		
επωλήθη αλλοδαπούς		
στό Ίκονιο 14/5		

ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Φ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ	76	11321
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Λ.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ZANET.	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ZETTA.	71	20516
ZHNOBIA.	68	15841
ZHNO.	81	23100
ZINI.	76	11348
ZYΓΟΣ	76	19166
ZON XPITINA.	65	34501
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΣΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΙΤΣΑ ΕΙΡΗΝΗ.	67	35131
ΘΕΚΟΣ	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ.	65	40473
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (δ.)	70	99169
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387
ΙΟΣ	85	34400
ΙΡΒΙΣ	76	12498
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

K. Z. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
KABO MATAPAS.	77	12772
KABO ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
KABOPH Λ.	70	16285
KALABRIA.	66	24309
KALLIOPIH Λ.	74	15938
KALLIPON ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
KALMAR	51	6199
KALOMOIRA	67	38598
KALOMOIRA B.	73	11349
KALYPSO.	73	6172
KAMATERH	78	14568
KANAPHΣ	79	19037
KANARIA (δ.)	78	151225
KAP ITEA	71	4960
KAPETAN ΓΙΑΝΝΗΣ	81	13850
KAPETAN ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
KAPETAN ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
KAPETAN ΜΙΧΑΛΗΣ	69	14807
KAPETAN ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
KAPETANΙΣΣΑ.	80	32600
KAPPIKOPH.	73	12059
KAPTAIN BENIAMHΣ	67	13858
KAPTAIN ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185
KAPTAIN ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
KAPTAIN ΜΗΤΣΟΣ	58	1763
KAPTAIN ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781
KAPTAIN ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
KAPTAIN ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
KAPTAIN ΤΖΩΝ	60	9163
KAPTAIN ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
KAPTAIN ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
KAPTAIN ΤΖΩΝ Λ.	61	13338
KAPTAIN ΤΖΩΡΤΣ	69	9116
KAPTAIN ΤΖΩΡΤΣ Λ.	66	19595
KAPTAIN ΤΖΩΡΤΣ ΤΣΑΓΚΑ-ΡΗΣ	82	29281
KAPINA	72	12069
KAPLOBA	75	29314
KAPMEN BITA.	73	13098
KAPMEN MARE	71	13017
KAPOLINA	68	10562
KAPOLINE Π.	73	13324
KAPPOS	67	12702
KAPPAΘOS	68	12701

διάλυση Κίνα		
ε. Πειραιά 19/4		
ε. Καρταγένα 6/5		
ε. Π. Κοντζόδα 26/4		
ε. Λάγος 3/5		
άρχει Πειραιά		
ε. Μπάνμπουρ 29/4		
ε. Μπ. Άίρες 5/5		
ε. Ρεσίφ 27/4		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Μπαργκούιλα 21/4		
άρχει Στουλίδα		
άρχει Πειραιά		
α. Τζέντα 26/4		
α. Λός Πάλλμας 24/4		
α. Ίτακού 15/4		

α. Άμβέρσα 25/4		
ε. Ροσάριο 5/5		
α. Λ. Άντζελες 3/4		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάν 17/4		
α. Ν. Μαγκαλόρ 30/4		
δ. Γιβραλτάρ 26/4		
α. Άντοφαγκάστα 1/5		
δ. Παναμά 10/4		
α. Κεϋχάν Τέρμιναλ 12/4		
α. Βαλτιμόρη 7/5		
ε. Λάγος 13/5		
μετ. «Αλκήνη»		

ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	18040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΕ	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕ'Ι'Π ΕΒΡΟΣ	72	3166
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΣΤΑΡ	58	3831
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	76	16366
ΚΛΕΙΩ	58	8791
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΠΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΛΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470

ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	45000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	59	16875
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025
ΚΥΘΗΡΑ	86	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	86	20516
ΚΩΣΤΑΣ ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3746
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΙ'Υ	68	4350
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚ Π.	68	9118

Δ. Π. 'Αρένας 26/4	
ΕΤΑ 'Αργεντινή 12/5	
δ. Ντόβερ 16/4	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
ἀργεί Χαλκίδα	
ΕΤΑ Ντουμπάι 2/6	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
α. 'Αμβέρσα 26/4	
ΕΤΑ Θεσσαλονίκη 18/5	
στό Κ. Φινιστέρε 15/5	
ἀργεί Γαλαξείδι	
δ. Κανάκαλε 28/5	

ἀργεί 'Ελευσίνα	
στόν Πειραιά	
α. Κήλαυκ 14/4	
α. Λός Πάλλας 4/3	
στό Λονδίνο 4/5	
α. Πόρτ 'Αρθουρ 5/5	
στό Ντάρμπαν 17/4	
α. Βαρκελώνη 2/5	
α. Μπρέμερχάδεν 29/4	
πρ. «Ιόνιαν Κάπ»	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
πρ. «Αλεντέιλ»	
α. Πειραιά 26/3	
δ. Γιβραλτάρ 23/5	
ὕψως παναμαϊκή	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τσαγκουάρμας 28/4	
α. Τζέντα 27/3	
α. Γκλάνστοουν 5/4	
α. Ρότερνταμ 15/4	
δ. Ντόβερ 3/5	
α. Σεπετίμπα 8/5	
α. Κόμπτε 2/5	
ε. 'Αμβούργο 5/5	
ε. Ρίτσαρντς Μπαίη 10/5	
ΕΤΑ 'Ακαμπα 21/5	
α. Σιγκαπούρη 2/5	
ἀργεί Πειραιά	
α. Χόγκ Κόγκ 23/4	
ἀργεί Πειραιά	
α. Σπλίτ 10/3	
πρὸς Περισκό 5/6	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μπ. 'Αίρες 4/3	
ε. Βαλπαράϊζο 6/5	
α. Μαπούτο 15/4	
δ. Παναμά 23/4	
ε. Ρότερνταμ 10/5	
ε. Σαρδηνία 14/5	
α. 'Υμουίντεν 18/4	
δ. Σουέζ 2/5	
ὕπὸ ναυπήγησης	
α. 'Αμβέρσα 8/5	
ὕπὸ ναυπήγησης	
ὕπὸ ναυπήγησης	
δ. Σικελία 15/5	
ε. Μομπάσα 30/4	
ναυπηγ. Σιμονσέκι	
α. 'Αμβέρσα 5/5	

ε. Τσαμασίνα 7/4	
α. Πόρτ ντε Μπούκ 6/5	
ε. Ντάρμπαν 7/5	
δ. Π. Σαϊδ 24/4	
α. Ντότς 28/4	
α. Τζέντα 27/4	
ε. Μπούσαν 26/4	
ε. Τζέντα 11/5	
ὕπὸ ναυπήγησης	
ὕπὸ ναυπήγησης	
ΕΤΑ 'Αρζίου 23/5	
α. Κουβέιτ 12/4	
δ. Καλοί Λιμένες 2/6	
ε. Λαβέρ 6/5	
ναυπηγ. Σιμονσέκι	
α. Ριγέκα 5/4	
ε. Πειραιά 10/3	
α. Ντουμπάι 4/5	
ναυπηγ. Σπλίτ	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 19/3	
α. Πειραιά 7/5	
στό Λάγος 1/6	
στό 'Ασντόν 24/5	
στη Τζέντα	
στην 'Ιαπωνία 13/5	
ε. Σαβόνα 5/5	
ἀργεί Πειραιά	
στην 'Αγγλία 15/5	
α. Θέοντα 19/4	
στην 'Αλγερία 6/5	
ἀργεί 'Αστακό	
α. Μοντόρ 17/3	
ἀργεί Πειραιά	
μετ. «Sandymer I» (λιβ.)	
α. Πειραιά 26/1	
δ. Γιβραλτάρ 29/4	
ναυπηγ. Ουλσάν	
ε. Ντάρμπαν 8/5	
μεσογειακές μεταφορές	

ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΟΥΡΑ	65	1599
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΑΤΙΝΙ	68	27165
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΣΒΟΣ	74	8915
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝ	72	2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΙΜΠΕΣΠΟΡΤ	83	19343
ΛΙΜΠΕΣΠΡΕΣ	82	19337
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ	76	75134
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ	74	9118
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894
ΛΙΨ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16006
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ	64	6547
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105

Μ. Γ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	69	25168
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	77	12526
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΛΗΘΟΝ	78	33191
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΟΥΝΤ ΥΜΗΤΤΟΣ	75	16307
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ III.	49	6607
ΜΑΡΓΚΡΙΘ ΕΜΜ	81	59396
ΜΑΡΓΚΩ (δ.)	76	81106
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΗΓΚ Κ.	74	9800
ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Α.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ Κ.	70	9069
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΟΝ	67	33586
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΣΑΛΙΑ	64	1968
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	70	8455

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΛΟ'Ι	68	8887
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤ ΦΕΛΙΣΙΤΥ	81	9969
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082

δ. Γιβραλτάρ 30/3	
ἀργεί Πειραιά	
ΕΤΑ 'Ιαπωνία 7/6	
α. Μαπούτο 12/4	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 8/5	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
διάλυση Κίνα	
ε. 'Ιαπωνία 15/5	
ἀργεί Γαλαξείδι	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Σετούμπάλ	
α. Τζέντα 23/4	
ε. Ταϊτσούνγκ 18/4	
πρὸς ΗΠΑ 16/4	
ε. Θεσσαλονίκη 15/5	
ἀργεί Φορταλέζα	
α. Τής 10/5	
ε. Κόβερχαρ 9/5	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Κων/πολη 10/4	
α. Ρας Τανούρα 21/4	
ε. Χόγκ Κόγκ 14/5	
ε. 'Ικόνιο 10/4	
ε. Καργάνα 11/4	
α. Φουτζέιρα 3/5	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Βασώρα	
ε. Σάρροχ 30/4	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ρότερνταμ 13/5	
α. Μασσαλία 4/5	
α. Π. Μωχάμεντ Μπ. Κασίμ 27/4	
ε. Πειραιά 29/4	
πρ. «Jarama»	

α. Πειραιά 3/5
ε. Σαβόνα 2/5
α. Λέγκχορν 2/4
ε. Σ. Λουί ντι Ρόν 5/5
ΕΤΑ Στοκχόλμη 4/6
α. Παρανάγουα 28/4
α. Λός 'Αντζέλες 23/4
α. Λός 'Αντζέλες 2/5
δ. Παναμά 27/2
ΕΤΑ Ρότερνταμ 23/5
ΕΤΑ Ν. Ζηλανδία 24/3
ε. Ταϊτακόνγκ 28/4
δ. Ντόβερ 3/5
α. Χιούστον 1/5
ε. Μανφρεντόνια 29/4
α. Φλάσσινγκ 4/5
ὕψως λιβεριανή
ὕψως λιβεριανή
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5
α. Τενερίφη 8/5
ὕψως λιβεριανή
δ. Πούντα 'Αρένας 18/4
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
ἀργεὶ Πειραιά
ἀργεὶ Σετσουμπάλ
στὴν 'Αλεξάνδρεια 31/5
διαγράφεται
μτ. «Kerweave»
πρ. «Παλλάς 'Αθηνά» (ε.)
ε. Σαβόνα 29/4
α. Σιγκαπούρη 22/4
δ. Κων/πολί 14/4
ἀργεὶ Πειραιά
α. Καζομπάλανκα 30/4
ε. Λ. Τσάρλς 15/4
α. 'Ιασοῦιτς 26/4
α. Χόλιφαξ 16/4
στὴν Τάνουνοβιλί 14/5
α. Μπιμπάδο 25/4
δ. Σουξέ 16/4
α. Ντηνρόιτ 9/5
α. Παραμαρίμπο 24/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
α. Ν. 'Υόρκη 3/5
ἀργεὶ Πειραιά
δ. Π. Σαϊό 1/4
ε. Μαδαγασκάρη 17/5
ε. Κεϋχάν 28/5
ΕΤΑ Λάγος 25/5
ἀργεὶ Πειραιά
ε. Σάο Σεμπαστιάν 4/6
α. Μομπλί 19/4
ἀργεὶ Σετσουμπάλ
στὸν Πειραιά 13/5
α. Τζέντα 2/4
ἀναμένει Γιβραλτάρ 13/5
ε. Πειραιά 12/2
α. Κεηπτόδουν 6/5
ε. Ντακάρ 3/5
α. Σϋννεϋ 30/4
α. Καζομπάλανκα 27/4
μεσογονιακὲς μεταφορές
ΕΤΑ Πாகιστάν 20/5
ἐπωλήθη άλλοδαπούς
α. Λά Πελί 16/4
ΕΤΑ 'Αργεντίνη 10-15/6 *

ΜΕΤΑΞΙΑ	67	48106	δ. Ντόβερ 8/5
ΜΕΤΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Μπαχαρή 19/4
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	ε. Φιλαδέλφεια 5/5
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ΕΤΑ Κορέα 5/6
ΜΗΛΟΣ Α' ΛΑΝΤ	79	10991	ΕΤΑ Άγγλια 22/5
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	δ. Παναμά 24/4
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	δ. Παναμά 3/5
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Δεμεράρα 1/5
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Μαρίνα ντί Καράρα 19/4
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 7/5
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	άρχει Έλευσινα
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Μαρίνα ντί Καράρα 6/5
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563	δ. Παναμά 4/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 21/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594	άρχει Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΩΣ	75	28082	δ. Παναμά 28/3
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Λισαβώνα 2/5
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	α. Σιγκαπούρη 15/4
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Λισαβώνα 23/4
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Παράνγους 25/4
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	δ. Π. Σάϊδ 28/4
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	άρχει Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	α. Μπορντό 28/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Μομπάσα 21/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178	άρχει Σάρζα
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Άμβέρσα 16/5
ΜΗΝΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168	α. Μομπά 1/3
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Φιλαδέλφεια 17/4
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	άρχει Έλευσινα
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823	στών Πειραιά 28/1
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	ε. Βηρυτό 23/4
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Κολομβία 19/4
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	δ. Κίελο 2/5
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13688	α. Πόρτ Όκχα 16/4
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	δ. Σουέζ 30/4
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Βανκούβερ 12/4
ΜΠΙΑ	75	7248	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771	α. Άμβέρσα 30/4
ΜΠΛΟΥΣΤΟΥΝ	71	13867	δ. Γιβραλτάρ 21/4
ΜΠΟΥΚΑΝΒΙΑ	72	16704	υπέστειλε παναμαϊκή
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	ε. Φιλαδέλφεια 6/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Γιένμπο 19/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Ρόκυ Πόιντ 2/5
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	άρχει Έλευσινα
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	άρχει Πειραιά
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	άρχει Τζέντα
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979	άρχει Έλευσινα
ΜΠΡΗΖ	64	35082	πρός Βραζιλία 20/5
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Γένοβα 24/4
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68831	δ. Γιβραλτάρ 3/5
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	77	13382	α. Νταμάμ 4/5
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	άρχει Άργοςτόλι
ΜΥΡΤΟΣ	70	9085	δ. Σουέζ 4/5
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	α. Καοσιούνγκ 28/4
ΝΑΞΟΣ	70	8825	α. Σφάξ 1/5
ΝΑΞΟΣ Α' ΛΑΝΤ	80	10982	ε. Κόμπε 5/5
ΝΑΤΑ	77	9359	δ. Σουέζ 30/4
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577	άρχει Κεντρά
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ανάμενε Σιγκαπούρη 19/4
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ	61	5584	άρχει Χαλκίδα
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	α. Πειραιά 27/3
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16246	α. Λός Άντζελες 7/5
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	πρός Ν. Άφρική 12/5
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	άρχει Έλευσινα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	ε. Βοστώνη 7/5
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	άρχει Έλευσινα
ΝΕΛΑ	66	12259	άρχει Έλευσινα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Τεμπλαδόρα 3/5
ΝΕΝΑ	74	39886	ε. Ροζάριο 4/5
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Π. Μωχ. Μπίν Κοσίμ 5/5
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	ΕΤΑ Περισκό 11/6
ΝΕΣΤΡΟ ΣΚΑ'	72	9606	α. Χοντίντα 10/4
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	ε. Άγγλια 19/5
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό Έλ Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44805	α. Φός 3/5
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631	ε. Λιβόρνο 15/5
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	ε. Σκωτία 11/5
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	δ. Κ. Πάσαρο 7/5
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	στη Λιβύη 13/5
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	πρός Νιγηρία 11/5
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Ρότερνταμ 9/5
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	άρχει Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	δ. Ντόβερ 1/5
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	δ. Ντόβερ 19/4
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	άρχει Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347	άρχει Άλιβέρι
ΝΙΚΥ	73	14667	α. Σαβόνα 27/3
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	άρχει Πειραιά
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Ροζάριο 28/4
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Βανκούβερ 22/4
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ.	54	7701	άρχει Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Λός Άντζελες 13/4
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Ρίτσαρντς Μπαϊ 2/5
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ.	70	4800	δ. Ντόβερ 10/3
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ.	70	4797	α. Λέιβ 17/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	ε. Μαρακάμπο 16/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	ε. Άμβέρσα 9/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Άβανα 13/5

ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Άμβέρσα 30/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Κόρπους Κρίστι 1/5
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	άρχει Πειραιά
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Σαβόνα 2/5
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134	άρχει Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764	α. Τενερίφη 7/5
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	πρ. «Αναγκά Ντίλνιτζενς»
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Π. Νουάρ 28/4
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ΕΤΑ Άμβέρσα 10/5
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567	ε. Φός 23/2
ΝΥΑΛΑ (δ.)	62	12392	άρχει Πειραιά
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382	α. Κεύχαν Τέρμιναλ 18/4
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	διαγράφεται *
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	δ. Γιβραλτάρ 8/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΟΥΝΙΤΥ	86	24253	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ	86	35600	ναυπηγείται Ούλσάν
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	24253	α. Πρίνς Ρούπερτ 7/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	35600	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253	ναυπηγείται Ούλσάν
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999	α. Άμβέρσα 30/4
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	ε. Μάλμο 4/5
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	πρ. «Sea Saga»
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	δ. Σουέζ 3/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Παυλάκι 24/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	έπισκευές Ρότερνταμ 17/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Λός Πάλμας 6/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΠ	73	15478	άρχει Έλευσινα
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	ΕΤΑ Κολόμβια 25/5
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187	α. Χάκλ 21/4
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	65	3034	στη Ρουέν 16/3
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ VI.	75	9111	α. Άμβούργο 10/5
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	δ. Παναμά 30/4
ΟΡΕΑΝΗ (δ.)	75	76142	στών Πειραιά
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	ε. Μομπά 30/4
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	στην Καραϊβική 11/5
ΟΥΑ'Ι'Τ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	ε. Χόγκ Κόγκ 7/5
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στο Νατάλ (αποθήκη)
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	α. Χαλκίδα 17/4
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	στο Λάγος
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2805	άρχει Γκρέιτ Μπίτερ
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597	
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	άρχει Έλευσινα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Τσίμπα 26/4
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. Σικάγο 28/4
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Νάντη 2/4
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	άρχει Έλευσινα
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΟΝ	56	10523	α. Πειραιά 10/4
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	82	35127	ε. Σηάτλ 2/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Ν. Όρλεάνη 8/1
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	α. Μομπά 19/4
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Μπρισμπαίν 28/4
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	άρχει Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	έπωλήθη άλλοδαπούς
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	δ. Κων/πολη 19/3
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	ΕΤΑ Λατάκια 25/5
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Ν. Ύορκ 12/5
ΠΑΡΑΚΕΥΗ	75	8960	α. Κόκορα 5/5
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ΕΤΑ Κόντινεντ 10/6
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	α. Τζουέμα 10/3
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ε. Ραβέννα 2/5
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρός Λιβύη 1/6
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	ε. Ν. Όρλεάνη 8/5
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Τζέντα 27/4
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000	διαγράφεται
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	ε. Σουαβάμπτον 7/5
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	ΕΤΑ Περισκό 25/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	ε. Μερσίνη 9/4
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	ε. Πειραιά 22/2
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	ε. Πειραιά 18/4
ΠΑΦΟΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	έπωλήθη
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Τεργέστη 4/5
ΠΕΛΑΣΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Τσιότζια 21/4
ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Θέοντα 28/3
ΠΕΛΛΑ	71	1594	ε. Τεργέστη 6/5
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	άρχει Έλευσινα
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914	πρ. «Zeobridge»
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	α. Χάμπτον 1/5
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Ι'Υ	71	9623	άρχει Έλευσινα
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	ε. Φώκλαντ 28/3
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Ούμπε 29/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	δ. Ντόβερ 24/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 12/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 9/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Σαβόνα 3/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2 (δ.)	77	45755	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	ε. Τζακάρα 15/5
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Ντράμν 16/4
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	ΕΤΑ Βανκούβερ 16/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Πόρτο λα Κρούζ 3/5

ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	δ. Π. Σαΐδ 24/4
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Γάνδη 15/4
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	62	6299	α. Γάνδη 15/4
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ε. Πόρτ Τζουσερντ 29/4
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	α. Γάνδη 15/4
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	ΕΤΑ Σιγκαπούρη 22/5
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	α. Γάνδη 15/4
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	δ. Π. Σαΐδ 18/4
ΠΛΟΥΤΟ	78	8845	πρ. «Marabou»
ΠΛΟΥΤΙΝΟΣ	65	10679	α. Γάνδη 15/4
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	δ. Κων/πολη 10/4
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	ε. Ταϊμπα 1/5
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	18014	α. Γάνδη 15/4
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	α. Γάνδη 15/4
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Γάνδη 15/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Γάνδη 15/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	α. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	α. Π. Σαΐδ 27/4
ΠΟΠΗ	67	11002	δ. Γιβραλτάρ 3/5
ΠΟΠΗ Π.	87	10558	ε. Τσάρλεστον 8/5
ΠΟΡΟΣ	81	13598	ναυπηγ. Τόκυο
ΠΟΡΟΣ Α' ΛΑΝΤ	81	10520	ε. Φορτ Λέζα 23/4
ΠΟΡΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	επισκευές Πειραιά
ΠΟΡΕΙΔΩΝ	87	18656	α. Χαλκίδα 10/4
ΠΟΡΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	ε. Κόστα Ρίκα 12/5
ΠΟΡΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Αβίλα 18/4
ΠΟΡΕΙΔΩΝ 8.	58	11048	στο Σουέζ (αποθήκη)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	α. Γάνδη 15/4
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32576	α. Μπαλόν Τέρμινταλ 7/5
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	ε. Φόξ 4/5
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016	στο Κάρτασι 12/5
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	δ. Γιβραλτάρ 5/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	δ. Φουτζέριρα 15/5
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	ΕΤΑ Ρότερνταμ 20/5
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ	75	18191	α. Π. Κέλαγκ 4/5
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	18163	μετ. «Ση Χόρς»
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	δ. Π. Σαΐδ 22/4
ΠΥΛΟΣ	81	13800	α. Βομβάη 5/5
ΠΥΛΟΣ	68	10244	ε. Άσντον 25/4
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ε. Ιμμινγκχαμ 2/5
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Αιγύπτου 28/5
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	α. Λός Άντζελες 7/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 1 (δ.)	77	18325	α. Αμβέρσα 4/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (δ.)	79	32023	α. Λά Σκίρα 28/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ.)	78	69016	δ. Π. Σαΐδ 29/4
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	α. Αμβέρσα 10/5
ΡΑΝΙΑ	67	9919	ε. Σιγκαπούρη 14/12
ΡΕΑ	71	9025	ε. Τολέδο 2/5
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Τάραντα 2/5
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	α. Γάνδη 15/4
ΡΕΝΑ	72	14651	α. Αμβέρσα 11/5
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	στην Ίνδία 15/5
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15789	ε. Πειραιά 2/3
ΡΙΒΑ	63	10299	α. Γάνδη 15/4
ΡΟΔΟΣΙ	67	15362	α. Ακαγιούτλα 19/4
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11180	ΕΤΑ Σιγκαπούρη 17/5
ΡΟΛΛΩΝ	73	38611	α. Γκνάνσκ 30/4
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	α. Λάγος 17/4
ΡΟΥΛΑ	82	811	α. Γάνδη 15/4

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Σάντος 4/5
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16186	διάλυση Άπω Ανατολή
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	α. Άλγκεκίρας 29/4
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	ε. Πειραιά 9/4
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	α. Γάνδη 15/4
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	α. Γάνδη 15/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	α. Γάνδη 15/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Ροζάριο 10/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	α. Ρίο Γκράντε 23/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	α. Γάνδη 15/4
ΣΑΝ ΜΠΙΝ	77	19742	α. Γάνδη 15/4
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338	πρ. «Σάν Βίλ»
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	α. Σιγκαπούρη 31/5
ΣΑΝ Π.	81	35522	πρ. «Αναγγελ. Σάν»
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	α. Γκουαγιακουίλ 2/5
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	δ. Κων/πολη 24/4
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9084	ε. Μπ. Άιρες 24/3
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	78	9864	στη Μιχάρα 22/4
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΟΡ	72	9983	α. Μπαλόν Τέρμινταλ 28/4
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773	α. Βρέμη 17/4
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	στο Πακιστάν 15/5
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	στο Λάγος 10/5
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕ	72	16402	ε. Κουινγκντά 27/4
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	α. Αμβέρσα 9/5
ΣΑΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948	α. Γάνδη 15/4
ΣΕΜΠΡΑ	65	11928	α. Φουτζέριρα 13/12
ΣΕΜΠΡΟ ΜΟΥΝ	72	1583	α. Γάνδη 15/4
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995	α. Άμστερνταμ 9/4
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	στην Ίνδονησία 29/4
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	ε. Ρότερνταμ 8/5
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	δ. Κέηπταουν 16/5
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	δ. Σιγκαπούρη 4/6
ΣΗ ΛΑΪΔΗ	71	9767	α. Γάνδη 15/4
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	δ. Γιβραλτάρ 13/3
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631	α. Πειραιά 26/4
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810	α. Ντελφζύλ 2/5
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	μετ. «Καβαδίας Ν.» (ε.)
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484	στη Τζέντα 14/5
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	α. Ριγνέκα 30/4
ΣΙΔΩΝ	66	2202	δ. Σουέζ 1/5

ΣΙΛΒΕΡ ΘΕΝΣ	73	9948	ε. Ρότερνταμ 2/5*
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΕ	76	11866	α. Λό Γκουλέτ 23/4
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	α. Λομέ 10/4
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Λ. Άντζελες 4/4
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	δ. Επτάνησα 16/4
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272	ε. Λός Παλς 7/5
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	α. Ροζάριο 7/5
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	δ. Π. Σαΐδ 13/4
ΣΙΛΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ	69	9305	δ. Κων/πολη 24/3
ΣΙΛΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631	μετ. «Σίτυ» (ε.)
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750	ΕΤΑ Σιγκαπούρη 1/6
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093	ε. Αμβούργο 8/5

ΣΙΦΝΟΣ	72	16018	ε. Πειραιά 4/5
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Γάνδη 15/4
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	α. Μόρεχεντ
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	πρ. Άργεντινή 8/5
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	α. Γάνδη 15/4
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980	δ. Π. Σαΐδ 3/5
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Λός Άντζελες 22/4
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	ε. Γαλλία 23/5
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	στη Νιγηρία 2/6
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	ΕΤΑ Ρότερνταμ 16/6
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	δ. Κων/πολη 28/4
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	στη Γερμανία 31/5
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	πρ. Καναδά 9/5
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	α. Ν. Υόρκη 25/4
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	α. Άσάμπι 7/5
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942	πρ. «Γλυφάδα»
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	α. Ραβέννα 23/4
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094	α. Ν. Όρλεάνη 1/5
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	α. Ρίο Ίανέιρο 3/5

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287	α. Γάνδη 15/4
ΣΤΑΡ I	58	7100	α. Γάνδη 15/4
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	στη Σιγκαπούρη 10/5
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Κολομβία 6/5
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	ε. Όντοχάμ 1/5
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	ε. Εϊθονμάουθ 28/3
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9861	ΕΤΑ Λ. Άντζελες 22/5
ΣΤΑΣΙΑ	70	16644	α. Γάνδη 15/4
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Ρότερνταμ 8/5
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810	αναμένει Χώρ Φακάν 9/5
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472	ε. Σιγκαπούρη 2/5
ΣΤΕΝΙΣ	59	6678	α. Γάνδη 15/4
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	αναμένει Γιβραλτάρ 2/6
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517	προσάρεε Σουέζ
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	αναμένει Λονδίνο 1/6
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	16229	α. Γάνδη 15/4
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	μεσογειακές μεταφορές
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	α. Αγγλία 11/5
ΣΥΡΑ	77	16380	α. Χιουσόν 25/4
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584	α. Ρίο Ίανέιρο 3/5

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38280	στο Γκουαγκουίλ (αποθήκη)
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	ΕΤΑ Σιντινέρι 30/5
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Πειραιά 11/3
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΥΦΑΟΥ	76	11768	στο Κολόμπο 28/4
ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	α. Κουτούκο 26/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Ντελφζύλ 5/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420	ε. Μπουσαν 23/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	ε. Ρίο Ίανέιρο 1/5
ΤΑΤΙΑ (δ.)	69	63989	στο Μόνου
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	ε. Ν. Όρλεάνη 2/5
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707	α. Κορούνα 2/5
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	δ. Παναμά 1/4
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	α. Μπ. Άιρες 3/5
ΤΖΑΚΥ	84	35209	ε. Βικτώρια 2/5
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14569	α. Γάνδη 15/4
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081	α. Γάνδη 15/4
ΤΖΑΖΜΙΝ	71	22160	ΕΤΑ Λός Άντζελες 27/5
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915	ΕΤΑ Πορτογαλία 21/5
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100	δ. Γιβραλτάρ 19/4
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100	ε. Ρεσίφ 28/4
ΤΖΙΝΙ II	69	16229	ε. Λέγκχορν 3/5
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14569	ε. Λ. Τσάρλς 22/4
ΤΖΩΝ	71	13857	δ. Μόντρεαλ 6/5
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	α. Ν. Όρλεάνη 7/5
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045	ε. Πειραιά 7/3
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ΕΤΑ Σουέζ 12/5
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100	ε. Σηάτλ 9/5
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323	α. Γάνδη 15/4
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786	στο Άμπιτζάν 13/5
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348	α. Γάνδη 15/4
ΤΗΘΥΣ	73	3717	α. Γάνδη 15/4
ΤΗΝΟΣ	68	8825	α. Γάνδη 15/4
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	70	1599	α. Γάνδη 15/4
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810	αναμένει Δακάρ 12/5
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281	πρ. «Sea Rover»
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437	α. Ρίο Ίανέιρο 16/1
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829	ε. Ρός Σουκχέιρ 29/4
ΤΟΝΥ	62	6246	ε. Πειραιά 15/4
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211	ΕΤΑ Σαγκάη 30/5
ΤΟΘΟΤΗΣ	74	19166	ΕΤΑ Λός Άντζελες 21/5
ΤΟΘΟΤΗΣ	71	9082	ε. Ρεσίφ 29/4
ΤΟΠΑΖ	85	28000	ΕΤΑ Τουρκία 19/5
ΤΟ ΠΡΩΤΟ	72	9824	στη Μιχάρα
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	65	21381	α. Γάνδη 15/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500	α. Φιλαδέλφεια 25/4
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Αμβέρσα 11/5
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ	74	13639	επώληθη άλλοδαπούς
ΤΡΙΤΩΝ	63	11056	α. Ριγνέκα 30/4
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580	ε. Λάγος 26/5
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663	α. Ρίο Ίανέιρο 9/4
ΤΣΕΡΡΥ ΦΑΛΟΥΕΡ	77	13663	δ. Κίελο 16/5
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680	

ΤΥΧΗ	70	10886	στη Μασσαλία 16/5
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858	α. Σάν Φρανσίσκο 6/5
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166	ΕΤΑ Χιλή 20/5
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167	α. Πειραιά 9/4
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502	α. Γάνδη 15/4
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503	ε. Μαλάγα 24/4
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889	α. Σιγκαπούρη 7/4
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥΡ	77	9477	μετ. «Νεπούνι»
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500	μετ. «Guadalup» (ε.)
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730	δ. Π. Σαΐδ 15/4
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123	δ. Παναμά 6/5
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255	α. Τζέμπελ Ντάνα 28/3
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	α. Σιγκαπούρη 1/5
ΦΕΙΔΙΑΣ Α. (δ.)	84	31411	α. Φιλαδέλφεια 25/4
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215	ε. Αϊν Σούκνα 12/5

ε. Πειραιά 4/5	
α. Γάνδη 15/4	
α. Μόρεχεντ	
πρ. Άργεντινή 8/5	
α. Γάνδη 15/4	
δ. Π. Σαΐδ 3/5	
α. Λός Άντζελες 22/4	
ε. Γαλλία 23/5	
στη Νιγηρία 2/6	
ΕΤΑ Ρότερνταμ 16/6	
δ. Κων/πολη 28/4	
στη Γερμανία 31/5	
πρ. Καναδά 9/5	
α. Ν. Υόρκη 25/4	
α. Άσάμπι 7/5	
πρ. «Γλυφάδα»	
α. Ραβέννα 23/4	
α. Ν. Όρλεάνη 1/5	
α. Ρίο Ίανέιρο 3/5	

α. Γάνδη 15/4	
α. Γάνδη 15/4	
στη Σιγκαπούρη 10/5	
ε. Κολομβία 6/5	
ε. Όντοχάμ 1/5	
ε. Εϊθονμάουθ 28/3	

ΦΕΥ'ΡΟΥΖ Ι.....	83	17217
ΦΕΥ'ΡΟΥΖ ΙΙ.....	84	19049
ΦΕΥ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.....	84	19049
ΦΕΥ'ΡΟΥΖ ΙV.....	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΔΙΗΒ.....	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.....	75	22600
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ.....	74	16283
ΦΙΛΩΝ.....	80	11730
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΙΛΙΑΜΣ.....	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.).....	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.....	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ.....	62	12038
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΔΙΗΒ.....	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.....	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	132999
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ.....	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ.....	70	3974

ΕΤΑ 'Αργεντινή 14/6.....		
δ. Λας Πάλμας 11/5.....		
ε. Νταλιάν 15/4.....		
στήν 'Αργεντινή 1/6.....		
δ. Κων/πολη 7/4.....		
α. Σάν Λορέντζο 6/5.....		
α. Φερντέζ 9/4.....		
ΕΤΑ Κόρπους Κρίστι 23/5.....		
ε. Χάβρη 2/5.....		
στό Μπ. 'Αμπάς 15/4.....		
α. Σαβάννα 7/5.....		
ε. 'Ολμπαν 7/5.....		
στόν Πειραιά 15/4.....		
α. Βόλο 9/4.....		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 27/4.....		
δ. Π. Σαίδη 12/4.....		
στόν Ντάρμπαν 6/5.....		
δ. Ντόβερ 11/4.....		
ε. Νορβηγία 15/5.....		
α. Βόλο 6/4.....		
στόν Πειραιά 11/4.....		
ε. Λιμά 28/3.....		
α. 'Ασσάμπ 29/4.....		
στό Χώρ αλ Ζουμπαίρ.....		
ΕΤΑ Καζαμπλάνκα 20/5.....		
ΕΤΑ ΗΠΑ 4-6/6.....		
ε. Σάντος 29/4.....		
δ. Πόρτ Σαίδη 27/4.....		
α. Σχέτσιν 5/5.....		
α. Τζουέμα 22/4.....		
α. Γουανγκαρέι 1/5.....		
στή Λαπλάτα 8/5.....		
ΕΤΑ Πειραιά 7/6.....		

ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ.....	68	5537
ΦΡΙΣΙΠ Α. (δ.).....	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ.....	73	6680
ΦΡΟΣΩ Κ.....	70	9069
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.....	85	22629
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΣ.....	77	39366
ΧΙΑΝ ΣΕΦΥΡ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΗ.....	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ.....	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.....	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.....	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.).....	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ.....	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.....	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.....	57	2361
ΨΗΛΗ.....	65	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.....	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	73	3717

πρ. «Πόλαρ Παραγουάη».....		
ΕΤΑ ΗΠΑ 20/6.....		
α. Ρεσίφ 24/4.....		
α. Βομβάδη 6/5.....		
αργεί 'Ελευσίνα.....		
α. Τουμπάρδο 28/4.....		
δ. Κων/πολη 28/4.....		
α. Τσάρλεστον 26/4.....		
δ. Παναμά 19/4.....		
α. Π. Κουετζά 24/4.....		
ε. 'Αννάπολη 28/53.....		
ε. Μπιζέρτα 11/3.....		
α. Ν. 'Υορκη 1/5.....		
ε. Βομβάδη 1/5.....		
ε. 'Αμβούργο 23/5.....		
αργεί Κάλλο.....		
α. Γκρήνορ 21/4.....		
ε. Σιγκαπούρη 25/4.....		
αργεί Πειραιά.....		
αργεί Πειραιά.....		
επωλήθη άλλοδαπούς.....		
αργεί Πειραιά.....		
ε. Σιγκαπούρη 2/5.....		
α. Σταβάνγκερ 29/4.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
ανάμενει Φουτζέιρα 15/5.....		
μεσογειακές μεταφορές.....		
αργεί Πειραιά.....		
α. Σάντος 27/4.....		
στό Καοσιούγκ 21/4.....		
αργεί Χαλκίδα.....		

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (40 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-0595 S.M.T.

BRANCH:

VORREOU & POLYMNIS
KABOURI — ATHENS
P.O.BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

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

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

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

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



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Υπογραφή:

Σ Κ Α Ν Δ Ι Ν Α Υ Ί Κ Ο Ν

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχώρησε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ (κ.)	71	19691
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΓΕΛΙΚ (π.)	76	12376
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (κ.)	71	13443
ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ (κ.)	76	45330
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ*	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΛΟΥΚΑΣ (π.)	74	6042
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ*	71	4940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)*	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)*	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)*	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΙΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΙΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΪΚΟΝ*	71	27958
ΑΪΔΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΔΑ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670
ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΤΣΟΪ	68	25433
ΑΚΡΟΝ *	72	62701

ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΝΤΙΑ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.π.)	70	54400
ΑΛΒΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	6183
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΝΟΥΡ (δ.π.)	58	2580
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	66	2562
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΕΡΟΪΚ (π.)	74	12376
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584
ΑΜΑΖΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	74	31863
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΜΥΝΑ (Ονδ.)	65	14054
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492

ε. Ίταζά 29/4		
α. Μάντρε ντε Ντέους 2/5		
δ. Κων/πολη 24/4		
διαγράφεται		
ε. Πειραιά 1/4		
α. Λας Πάλμας 30/4		
α. Πειραιά 7/4		
διάλυση Κίνα		
α. Μουτσούρε 1/5		
α. Πειραιά 27/4		
α. Βασιλικό Κόλπο 25/4		
ε. Ν. Όρλεάν 7/5		
ε. Τσάρλεστον 7/5		
ε. Σάν Πέτρο 3/5		
δ. Κων/πολη 23/4		
α. Πόρτ Χάρκωρτ 23/4		
μετ. «Escorpio» (π.)		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Μπρανσμπάτελ 29/4		
αργεί Ν. Όρλεάν		
ε. Γιοκοχάμα 3/5		
α. Μουπίλ 7/5		
ε. Μπουεναβεντούρα 18/4		
δ. Γιβραλτάρ 22/4		
α. Ρότερνταμ 28/4		
α. Χαλδία 1/5		
α. Λας Πάλμας 1/5		
δ. Π. Σαϊδ 30/4		
δ. Σουέζ 16/4		
α. Περνεουζέν 21/4		
ε. Άμβέρσα 11/5		
α. Σιγκαπούρη 28/4		
α. Πειραιά 28/4		
μετ. «Plastik» (π.)		
στο Χώρ αλ Ζουμπάιρ		
επισκευές Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 30/4		
δ. Πούντα Άρνας 3/4		
α. Λ. Τσάρλς 17/4		
στο Ταμπίκο		
υπέστειλε ελληνική		
ε. Μπαγκνάι 27/4		
δ. Παναμά 28/4		
διάλυση Πακιστάν		
α. Λας Πάλμας 23/4		
α. Μίνα αλ Φαχάλ 30/4		
δ. Παναμά 21/4		
α. Νταμύ 5/5		
δ. Σουέζ 26/4		
ε. Ίντσον 19/4		
ε. Μπουσάν 24/3		
ε. Δουνκέρκη 25/4		

δ. Γιβραλτάρ 22/4		
ε. Βενετία 21/4		
α. Μπρίεζαμ 26/4		
α. Ρίτσοντ Μπαϊλ 20/4		
πρ. «Playa de Riazor»		
ε. Μονρόβια 27/4		
πρ. «Korean Crystal»		
ε. Πειραιά 21/4		
δ. Γιβραλτάρ 23/4		
ε. Ρουέν 19/4		
ε. Τζουέμα Τέρμιναλ 5/5		
αργεί Πειραιά		
α. Κολόμπο 5/5		
α. Ντάρμπαν 24/4		
α. Λας Πάλμας 20/4		
ε. Σό Σερμασιάν 27/4		
α. Μπ. Άϊρες 17/3		
α. Ρότερνταμ 3/5		
δ. Κων/πολη 21/4		
επωλήθη διάλυση		
επωλήθη άλλοδαπούς		
ε. Υμουίντεν 8/5		
α. Λισσαβώνα 2/5		
επωλήθη		
ε. Άσσόμπε 7/5		
α. Μίνα Σάκρ 22/12		
πρ. «Yana»		
α. Κόπερ 3/5		
α. Μιζούσιμα 19/4		
ε. Καράκας 3/5		
ε. Ρίο Ίανέιρο 2/5		
α. Μάντρε ντε Ντέους 16/4		
α. Μ. Μαγκάνους 5/5		
επωλήθη άλλοδαπούς		
ε. Ξινγκάνγκ 29/4		
δ. Παναμά 25/4		
α. Λισσαβώνα 13/3		
α. Νικόσια 30/4		
ε. Πειραιά 12/4		
ε. Σιγκαπούρη 27/3		

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μαλ.)	67	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΕΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΪΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΪΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ VII (κ.)	66	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Ονδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΑΝΤΣΕΡ (δ.)	61	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΟΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΠΕΝ ΠΑΪΝ (Βρ.)	66	14383
ΑΣΠΕΝ ΣΚΑΥ (Βρ.)	64	10652
ΑΣΠΕΝ ΦΩΛΛΣ (Βρ.)	66	14383
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΡΑΛ	65	11543
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ*	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΗΝΤΕΡ (π.)	71	8212
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΩΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΟΝ (π.)	45	2710
ΑΥΡΑ ΣΗ (μ.)	68	9096
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΣΙΑΝΣ Δ. (κ.)	77	3.827
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.δ.)	75	15981
ΒΕΛΟΣ II. (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	72	17890
ΒΕΡΙΤΑΣ (δ.Μα.)	63	34949
ΒΙΑΝΑ I. (δ.κ.)	80	37660
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΙΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΙΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ (δ.Μα.)	63	31526
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ II (κ.)	68	19495
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΑΧΑΡΑ (π.)	83	38322
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610

α. Τουμπαρά 24/4		
δ. Ντόβερ 8/5		
α. Τενερίφη 25/4		
ε. Μουφαλκόνε 3/5		
ε. Μπ. Άϊρες 6/5		
αργεί Πειραιά		
α. Φουτζέιρα 4/5		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Καέν 8/5		
α. Ουμ Σαϊδ 21/4		
δ. Κων/πολη 23/4		
επωλήθη διάλυση		
α. Βισακαπινάμ 2/5		
δ. Σουέζ 10/3		
επωλήθη διάλυση		
α. Χάμπτον 10/4		
μετ. «Oriental Confidence»		
α. Φρεντερίκη 24/4		
ε. Μουρίκι 3/5		
στο Σουέζ 12/4		
δ. Όζακα 6/5		
πρ. «Queen Sapphire»		
α. Βαλλέτα 3/5		
α. Λός Άντζελες 16/4		
διαγράφεται		
δ. Κων/πολη 26/4		
επωλήθη διάλυση		
α. Τεργεσίτη 21/4		
α. Μάντρε ντε Ντέους 26/4		
α. Κεππιάου 16/4		
ε. Σέτε 2/5		
α. Μοντεράλ 5/5		
πρ. Ντουμπάι 12/5		
ε. Τζουμπάι 27/4		
επωλήθη άλλοδαπούς		
α. Μουπάσα 6/5		
δ. Κων/πολη 27/3		
α. Ρίο Ίανέιρο 27/4		
αργεί Πειραιά		
α. Λας Πάλμας 11/4		
α. Πόρτο Βόμο 26/4		
πρ. «Πάνθηρ»		
πρ. «Αρίον»		
α. Τοιτακόγκ 21/4		
διάλυση Ίνδια		
α. Τζιμπούτι 5/4		
α. Ρουέζ 2/5		
επωλήθη		
α. Σόρεχαμ 26/4		
α. Κέππιαου 2/5		
επωλήθη		
πρ. «Green Light»		
ε. Πειραιά 31/3		
ε. Βανκούβερ 8/5		
στη Ν. Ύορκ 5/4		
α. Γέλα 3/5		
ε. Πειραιά 25/2		
δ. Σουέζ 19/4		
α. Λέγκχορν 1/5		
α. Τζέντα 2/5		
επισκευές Πειραιά 19/4		

ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957	πρ. «Γιώργος Ν.»
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137	ε. Φουτζέιρα 2/5
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Λός Γκούλετ 7/5
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257	α. Τζέιμλετ Ντίνα 1/5
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979	πρ. «Amoco Europa»
ΓΚΑΛΤΑ'ΙΝΤ	65	1222	α. Μαρίνα ντι Καράρα 30/4
ΓΚΑΛΦ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	9286	πρ. «Gulf Princess»
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794	ε. Λός Πάλλμας 2/5
ΓΚΑΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	α. Βαρκελώνη 4/5
ΓΚΛΟΥΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Μέντα αλ' Αχμάντι 15/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253	δ. Επιδόνηρα 27/4
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351	δ. Ντόμπερ 6/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	ε. Σάντος 4/5
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	α. Ρός Τανούρα 14/4
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	α. Γκιζάν 20/4
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876	ε. Πωλήθη άλλοδαπούς
ΓΛΑΣΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915	α. Σιγκαπούρη 23/4
ΓΟΥΑ'Ι'Ζ (δ.κ.)	71	17355	στο Ντουμπάι
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	α. Μπ. Αίρες 30/4
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631	ε. Πειραιά 5/3
ΓΟΥΕΣΤ'ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329	ἀργεί Πειραιά
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΑΛΙΤΥ	83	24500	α. Βικτώρια 27/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	α. Σάντος 7/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	α. Μπαλδο 15/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	δ. Σουέζ 7/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347	ε. Παρανάγουρα 29/4
Γ. ΝΕΓΚΟΖΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782	α. Σεπετίμπα 7/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347	α. Μπ. Αίρες 28/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798	α. Γιούροπουρ 6/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798	α. Καράτι 5/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	ε. Σεπετίμπα 30/4
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Βίγκο 1/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	α. Πόρτ Γουάλοκ 5/5
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	α. Σιγκαπούρη 23/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	ε. Σιγκαπούρη 1/5
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	ε. Πειραιά 26/4
ΓΟΥΤΕΡΟΥ (κ.)	68	14342	α. Λός Αντζέλες 12/4
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740	α. Χαλκίδα 8/9/85
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρ. «Jupiter No. 1»
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	α. Ν. Υόρκη 4/5
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562	α. Ανίβα Μπαί 9/4
ΔΑΜΩΝ	74	20712	πρ. «Trent»
ΔΑΣΑΚΙ	72	14334	στο Τζέιμλετ 'Αλι
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805	ε. Πειραιά 7/4
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΥ (κ.)	70	3206	α. Νταμά 30/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784	δ. Ντόμπερ 28/4
ΔΟΝΑ ΧΡΗΣΤΙΝΑ	72	17355	α. Ρόττερνταμ 5/5
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	α. Ντάρμπαν 14/4
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	στο Πόρτ ντε Μπούκ 25/4
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	α. Ραβέννα 2/5
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	στο Μπαντάρ 'Αμπάς 18/4
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	α. Σάν Λορένζο 30/4
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	ε. Αίσι 15/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ (π.)	71	57829	α. Ααμπερνά 25/4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Λός Πάλλμας 28/4
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467	δ. Ντόμπερ 23/3
ΕΛΛΙΝΑ (κ.)	67	24766	α. Μπ. Αίρες 9/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΥΣ (δ.)	67	47344	α. Πόρτ ντε Μπούκ 17/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑ'Ι'Ζ			πρός Περσικό 29/1
(δ.)	76	150518	α. Μπουλέν Μπαί 5/4
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491	α. Κεμπέκ 4/5
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	α. Φιλαδέλφεια 22/4
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	ε. Πωλήθη άλλοδαπούς
ΕΛΛΗΝΟΡΑ (κ.)	65	1113	α. Ντάρμπαν 1/4
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ			α. Τοκοπίλα 1/5
(κ.)	72	16207	α. Ντουαρνέζ Μπ. 21/4
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	πρ. «Afran Zodiac»
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064	δ. Ντόμπερ 8/5
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	ε. Ν. Υόρκη 3/5
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083	ε. Καράτι 7/5
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	ε. Αμβέρσα 9/5
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	ε. Τζέντα 1/5
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178	α. Σάντος 6/5
ΕΥΡΥΑΝΘΗ (π.)	68	19044	δ. Π. Σαίτ 29/4
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I (π.)	84	22629	ε. Χόγκ Κόγκ 10/4
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	71	4995	α. Αμβέρσα 6/5
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	ε. Πωλήθη
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351	επισκευές Μιζουσίμα 9/5
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (κ.)	67	1498	δ. Παναμά 28/4
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Π. Ελίζαμπεθ 7/5
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	ε. Λ. Τσάρλς 23/4
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. Αύγουστα 26/4
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	α. Ν. Όρλεάν 30/4
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	α. Ρίο Ιανέιρο 23/4
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	πρ. «Berlin»
ΖΕΑ (Μ.)	73	8243	μετ. «Αγία Γαλήνη» (ε.)
ΖΕΥΣ II (π.)	60	17447	στη Σαφάγκια 19/6/85
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Σάρροχ 29/4
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Πρίνς Ρουπερτ 15/4
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093	ε. Χατίνοχ 25/4
ΖΗΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485	α. Άντεν 26/4
ΖΗΝ	79	16379	α. Χαμλτον 17/4
ΖΗΝΟΠΟΛΙΣ (Μ.)	68	9066	διάλυση 'Ινδία
ΖΗΡΑ	79	16390	ε. Σικάγο 2/5
ΖΗΡΑΚΗΣ (π.)	57	2875	δ. Π. Σαίτ 26/4
ΖΗΡΑΚΗΣ (Λιβ.)	53	5691	διάλυση Σπλιτ
ΖΗΤΕΡ ΜΠΑΙΗ	75	12969	α. Μαντράς 29/4
ΖΗΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Γκόβ 21/4
ΖΗΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Μπάρα
ΖΗΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097	α. Άντεν 22/4
ΖΗΛΙΑ (Μ.)	67	17382	δ. Ντόμπερ 4/5
ΖΗΛΙΑ (Π.)	76	16873	ε. Σιγκαπούρη 2/5
ΖΗΛΑΣΣΗ Μ. (Μαλ.)	265	37431	δ. Σουέζ 29/4
ΖΗΡΟΣ (π.)	63	3293	ἀργεί 'Αγ. Δομνίκο
ΖΗΛΩΝ (κ.)	69	10850	α. Μπ. Αίρες 18/4
ΖΗΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	ε. Ν. Όρλεάν 31/1
ΖΗΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276	πρ. «Eastern Maid»
ΖΗΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827	ε. 'Ιτακούι 25/4
ΖΗΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	α. Σφάξ 30/4
ΖΗΤΙΣ (κ.)	72	20432	πρ. «Bunga Chmpaka»
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524	α. Ρουέν 2/5

ΙΩΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.)	58	3825	ἀργεί Πειραιά
ΙΩΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	ἀργεί Πειραιά
ΙΩΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	μετ. «Regulus Star»
ΙΟΥΣ (π.)	70	3971	ἀργεί Πειραιά
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202	ε. Μπαρντ 28/4
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	ε. Λός Αντζέλες 26/3
ΙΩΑΝΝΑ ΔΥΟ (κ.)	65	10199	διάλυση Σαχάνα
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575	μεσογειακές μεταφορές
ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551	ε. Γάνδη 27/4
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	59	5051	διάλυση Σπλιτ
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	ε. Χόγκ Κόγκ 3/5
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628	ἀργεί Αμστερνταμ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066	ε. Γιοκοχάμα 2/5
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	3731	α. Μπιζέρι 30/4
ΚΑΛΛΙΣΤΡΑΤΟΣ (κ.)	69	4229	μετ. «Όλυμπικ» (κ.)
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	α. Σιγκαπούρη 14/4
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	α. Ρίο Γκράντε 28/4
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579	δ. Παναμά 23/4
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599	ε. Μπείρα 2/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α.			ε. Γκαίμπς 15/4
(Μ.)	67	16098	ε. Πωλήθη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (π.)	57	3826	ε. Αμβέρσα 9/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	ε. Τζέντα 27/4
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801	στη Μπάρα 27/1
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	ε. Τζέντα 2/5
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (κ.)	78	9918	στη Βιάλα Μακάς (ἀποθήκη)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Δεμεράρα 5/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντάρ-ε-Σαλάμ 8/4
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ			
(κ.δ.)	81	1800	
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΜΟ (κ.)	60	4068	διαγράφεται
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206	ε. Ν. Υόρκη 2/5
ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	66	10046	α. Μόκχα 17/2
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674	α. Ν. Όρλεάν 17/4
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Άλ Ρουέξ 4/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)	76	3824	α. Γιβραλτάρ 19/4
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	ἀργεί Σαουδική 'Αραβία
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ	68	13694	ἀργεί Ρίβερ Φωλ
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	ε. Θεσσαλονίκη 11/4
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	α. Ν. Όρλεάν 28/4
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826	α. Ρανγκούν 8/4
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Μπαγκόκ Μπαρ 23/3
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668	α. Λός Αντζέλες 21/3
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792	α. Μπωμόν 21/3
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741	δ. Μπρανσμπάτελ 18/4
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	ε. Κόντλα 25/3
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	δ. Γιβραλτάρ 21/4
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969	α. Λάρνακα 27/4
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	α. Χάρβα 24/4
ΚΛΕΛΙΑ (κ.)	75	176009	στο Σίρρι (ἀποθήκη)
ΚΟΜΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Γιούροπουρ 10/5
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200	α. Καζαμπλάνκα 20/4
ΚΟΖΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126	ἀργεί Πειραιά
ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	ε. Σιλακάβ 20/4
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Λύττελτον 30/4
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Λύττελτον 3/5
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540	πρ. «Μιαούλη»
ΚΡΙΣΤΟΜΠΑΛ (κ.)	42	3129	διαγράφεται
ΚΡΙΣΤΟΣ (Λιβ.)	68	15809	α. Τενερίφη 21/3
ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ (κ.)	69	12087	α. Τακοράντι 7/4
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	α. Μασσαλία 15/4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.)	73	20328	ε. Τζέντα 25/4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕ-			α. Βιτόρια 15/4
ΖΟΣ (κ.)	67	11056	
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	δ. Γιβραλτάρ 6/5
ΛΑΕΡΤΗΣ (Μαλ.)	59	6140	διάλυση Πακιστάν
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042	πρ. «Mostank»
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	ε. Άντοφγκάστα 7/5
ΛΑΙΔΗ ΝΤΙΝΑ (κ.)	68	1426	διαγράφεται
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590	α. Πουέρτο Κορτές 29/1
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162	δ. Σουέζ 21/4
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	α. Σιγκαπούρη 24/4
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150	α. Λισαβόνα 16/4
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	α. Άντεν 22/4
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993	δ. Παναμά 1/4
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Τουμπάρσα 3/5
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249	α. Ρός Τανούρα 26/4
ΛΕΝΤΓΟΥΟΡΑΝΤ (κ.)	68	10618	ε. Π. Νουάρ 25/3
ΛΕΝΤΩΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II			
(κ.)	74	18700	ε. Μπ. Σαχίν Ρεζάι 25/3
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982	α. Τασκουαράμας 27/4
ΛΕΡΟΣ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (Μ.)	67	27984	α. Όζάκα 2/5
ΛΕΤΑ (κ.)	55	1000	διαγράφεται
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	στο Πόρτ 'Αρθουρ 2/5
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Χόγκ Κόγκ 21/3
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	α. Λός Πάλλμας 20/4
ΛΙΛΙΜΑΡΕ (κ.)	68	1599	μετ. «Κύθηρα» (κ.)
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827	α. 'Ισινομάκι 29/4
ΛΙΟΥΤΥΣ (κ.)	74	6017	ε. Μπιλμπο 20/4
ΛΙΟΥ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523	ε. Λός Αντζέλες 27/4
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547	α. Σουέζ 20/3
ΜΑΔΕΡ (κ.)	66	43992	ε. Πωλήθη
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064	ε. Πωλήθη
ΜΑΚΦΡΟΣΤ	69	8064	α. Αμβέρσα 23/4
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	α. Γάνδη 26/4
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498	δ. Δαρδανέλλια 28/3
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167	α. Γιοκοχάμα 3/5
ΜΑΟΥΝΤ ΕΛΙΚΩΝ	76	18953	δ. Παναμά 30/3
ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ	80	16650	α. Τσάρλεστον 3/5
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	α. Λός Πάλλμας 8/4
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034	α. Παλέρμιο 30/4
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	α. Άγκρα ντ'ος Ρέις 6/5
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	ε. Μπ. Αίρες 20/4
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	α. Γιβραλτάρ 27/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	α. Σάντος 3/5
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ IV (δ.π.)	60	13339	μετ. «Al Nabila II» (Αιγ.)
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	δ. Σουέζ 30/4

ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΙΩ	65	17238
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200
ΜΕΛΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (κ.)	56	3903
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΕΣΣΑΡΙΑ (κ.)	72	10008
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΑ*	80	15552
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	35000
ΜΙΛΛΥ (Μ.)	66	17382
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	1564
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594

ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΟΥΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	74	39050
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	83	32129
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΒΟ (κ.)	71	15205
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	15	13036
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΝΙΚΑ (κ.)	70	11651
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

α. Λεμεσό 23/4	
α. Φώλεϊ 3/5	
ε. Πειραιά 15/2	
μετ. «Rigeon» (κ.)	
α. Π. Σαϊδ 6/1	
δ. Ντουμπάϊ 10/1	
α. Μομπάσα 28/4	
α. Ρότερνταμ 16/4	
επιβλήθη	
α. Σιγκαπούρη 2/5	
δ. Κων/πολη 30/4	
ε. Σαβόνα 6/4	
στό Σίρρι 4/3	
στη Νέα Υόρκη 4/4	
α. Χόβκ 2/4	
στό Κουβέϊτ	
α. Σιγκαπούρη 27/4	
ε. Ν. Υόρκη 7/5	
ε. Φιλαδέλφεια 2/5	
άρχει Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 15/3	
α. Ραβένα 30/4	
στό Μπόννυ (αποθήκη)	
δ. Παναμά 4/5	
άρχει Πειραιά	
στον Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ε. Κολόμπο 25/4	
δ. Παναμά 2/5	
διάλυση Τσιβάν	
ε. Ν. Ορλεάνη 8/5	
α. Βαλτιμόρη 28/4	
δ. Παναμά 20/4	
δ. Παναμά 27/4	
ε. Ν. Ορλεάνη 24/4	
δ. Παναμά 4/5	
άρχει Πειραιά	
α. Μπαρμπάντος 24/4	
άρχει Ν. Ορλεάνη	
δ. Παναμά 25/4	
δ. Παναμά 28/4	
άρχει Ν. Ορλεάνη	
άρχει Ν. Ορλεάνη	
α. Ν. Ορλεάνη 30/4	
άρχει Ν. Ορλεάνη	
α. Ν. Ορλεάνη 6/5	
α. Πειραιά 28/4	
α. Δεμερρά 29/4	
άρχει Ν. Ορλεάνη	

άρχει Ν. Ορλεάνη *	
α. Χόγκ Κόγκ 24/3	
α. Αρατού 2/5	
α. Πόντα ντό Ουμπού 23/4	
α. Χιούστον 27/2	
α. Λονδίνο 22/4	
μεταφορές Ίνδονησίας	
α. Ν. Ορλεάνη 8/5	
α. Κοτονού 26/4	
α. Άντεν 25/4	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 22/4	
ε. Ρίο Ίανέιρο 13/3	
πρ. «Μαρκέλλα»	
διγυράφεται	
α. Ρεσίφ 18/3	
α. Ουμ Σαϊδ 20/4	
πρ. «Αίγις Μπρέιβερ»	
α. Ίντσόν 24/4	
α. Μόρεχεντ 2/5	
α. Άμβέρσα 1/5	
πρ. «Chemical Explorer»	
επιβλήθη άλλοδαπούς	
προσάρσε Μπουσίρ	
δ. Κων/πολη 18/4	
α. Μπ. Αίρες 7/3	
δ. Κων/πολη 25/4	
α. Κέιπ Τάουν 23/2	
ε. Τενερίφη 3/5	
α. Κεμπέκ 6/5	
μεταφορές Περσικού *	

ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΟΛΣΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΑ	76	16369
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'ΙΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΤΑΝΣ (Μ.)	67	25279
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	36259
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (π.)	68	10271
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΩΦ	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΙΛΑΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΚΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102

ΠΛΩΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΛΩΤΩ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΥΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΡΤΟ ΑΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	72	17899
ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΣΙΦ (δ.π.)	73	30067
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

α. Σαγκάη 19/4	
στό Παλάου Σαμπού (αποθήκη)	
ε. Ρίο Ίανέιρο 3/5	
ε. Ρίο Ίανέιρο 13/4	
στον Πειραιά	
δ. Μπρανζμπάτελ 4/5	
α. Μπαχραϊν 23/4	
στη Μασσαλία 6/5	
ε. Σαφάγκα 22/4	
άρχει Άστακό	
άρχει Πειραιά	
ε. Πειραιά 5/4	
α. Αλγούστα 9/2	
α. Βρέμη 25/4	
α. Ν. Ορλεάνη 4/4	
α. Μπράσσ 21/4	
άρχει Πειραιά	
α. Σίρρι 17/4	
α. Ρίο Ίανέιρο 6/5	
άρχει Πειραιά	
α. Παρανάγουα 23/4	
α. Ρότερνταμ 29/4	
α. Φιλαδέλφεια 20/4	
ε. Άνκονα 4/5	
άρχει Πειραιά	
μεσογειακές μεταφορές	
άρχει Πειραιά	
πρ. «Ορίον»	
α. Ρίο Ίανέιρο 28/4	
α. Ντένο Τέρμιναλ 16/4	
ε. Κουενκουαγκνάντο 31/3	
στό Τζιμπούτι	
α. Λοριέντ 29/4	
α. Καρταένα 2/5	
α. Πράια Μόλε 23/4	
δ. Σουέζ 26/4	
α. Άμβούργο 9/4	
ε. Γιοκάλχι 28/4	
α. Τσιμπα 25/4	
α. Σαβόνα 29/4	
α. Κασσιούνηκ 28/4	
α. Σιγκαπούρη 1/5	

α. Ν. Ορλεάνη 8/5	
δ. Γιβραλτάρ 1/5	
α. Μόντρε ντέ Ντέους 17/3	
επιβλήθη άλλοδαπούς	
ε. Τάραντα 2/5	
πρ. Άλγερία 7/5	
πρ. «Kerbay»	
α. Άμβέρσα 3/5	
α. Νταμάμ 5/5	
α. Λός Παλις 5/5	
ε. Θεσσαλονίκη 15/4	
δ. Γιβραλτάρ 4/5	
α. Βοστώνη 18/4	
α. Μπ. Αίρες 22/4	
α. Σιγκαπούρη 6/4	
άρχει Πειραιά	
α. Κολκούτα 3/5	
α. Γιουροπορτ 16/4	
μεταφορές Αιγυπτίου	
πρ. «Alvina»	
δ. Γιβραλτάρ 1/5	
στην Άμβέρσα 10/5	
α. Σιγκαπούρη 27/4	
ε. Παρανάγουα 30/4	
ε. Λάδνα 1/5	
ε. Καράτσι 27/4	
α. Χουάγκον 7/2	
α. Ντουμπάϊ 8/5	
ε. Ρίο Χάινα 18/4	

δ. Σουέζ 4/5
διάλυση Ίαπωνία
α. Γιουροπορτ 3/5
άρχει Κίμωλο
επισκευές Ντουμπάϊ 2153
α. Λός Πάλμας 6/5
δ. Μπρανζμπάτελ 28/4
ε. Καδίξ 30/4
α. Σιγκαπούρη 30/4
ε. Γκιζών 18/4
άρχει Πειραιά
α. Ρίο Ίανέιρο 30/4
α. Λός Πάλμας 6/5
ε. Βιτόρια 29/4
ε. Ν. Μαγκαλόρ 2/5
ε. Σιγκαπούρη 28/4
α. Ν. Υόρκη 16/4
α. Άμπιτζάν 1/4
δ. Κων/πολη 26/3
δ. Σουέζ 9/3
ε. Γουίντισορ 3/5
δ. Ντόβερ 6/5
επιβλήθη άλλοδαπούς
επιβλήθη άλλοδαπούς
μετ. «Razorbill» (κ.)
α. Βάρρι 16/3
α. Σαβόνα 7/5
α. Δρέπανον 17/3
α. Τζέντα 7/4
α. Τάμπα 9/4
α. Νάντη 28/4
στό Ρότερνταμ 12/5
α. Τουμπάρδο 23/4
δ. Δαρδανέλλια 11/4
α. Πειραιά 22/4
ε. Γένοβα 3/5
α. Μυροίνη 18/3

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	α. Γιένμπο 1/11	ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	ε. Ρότερνταμ 3/9
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	πρ. «Gemini Pioneer»	ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946	α. Σαβάννα 22/4
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	ε. Λάγος 20/4	ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	α. Ν. Όρλεάν 1/5
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. Κάρλασμπιν 1/5	ΣΤΕΛΛΙΟΣ (δ.π.)	68	103176	στο Ντουμπάι 3/4
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	α. Σιγκαπούρη 28/4	ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	αργεί Πειραιά
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II (δ.κ.)	74	25765	α. Λάς Πάλμας 3/5	ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	α. Λάς Άντζελες 8/4
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619	ε. Γιούροπουρ 10/5	ΣΤΡΕΓΚΑ (Όνδ.)	65	1911	α. Χάμπτον 19/4
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474	δ. Παναμά 17/4	ΣΤΡΕΣ (δ.)	75	111171	ε. Σιγκαπούρη 23/4
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	ε. Πειραιά 8/2	ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	ε. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 27/4
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΩΘ (κ.)	65	1598	ε. Πειραιά 26/4	ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452	πρ. «Σάντζων Μπαίη»
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	1599	α. Λισαβώνα 6/5	ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480	α. Ρότερνταμ 9/5
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	65	18375	δ. Παναμά 7/4				
ΣΑΝ ΜΑΪ'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 13/4				
ΣΑΝ ΜΠΟΛΤ (κ.)	64	3671	διαγράφεται				
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)*	75	111171	μετ. «Grest»				
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459	ε. Ν. Όρλεάν 4/5				
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	ε. Ταϊτάκος 26/4				
ΣΑΝΡΑΪ'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661	στο Σάντο Ντουίγκο				
ΣΑΝ ΡΑΪ'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861	α. Μπαρναγκουίλα 11/4				
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405	ε. Χουάγκου 5/3				
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	ε. Φλάσσινγκ 4/5				
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.)	68	10185	ε. Μπ. Άιρες 24/4				
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098	α. Βενετία 30/4				
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	α. Ραβέννα 3/5				
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	α. Χάβρη 6/5				
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064	δ. Κων/πολη 25/4				
ΣΑΟΥΘ ΚΡΟΣ (π.)	67	39444	δ. Παναμά 28/4				
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541	πρ. «South Bridge»				
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	ε. Χάμπτον 30/4				
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	α. Ιταζόι 25/4				
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	πρ. «Sahara8»				
ΣΑΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	α. Πόρτ Λόνγκον 18/4				
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	α. Άμβέρσα 10/5				
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I. (π.)	64	5807	α. Μανφρεντίνια 21/4				
ΣΕΜΙΙΙ (π.)	76	12443	α. Τζέντα 24/4				
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	α. Κολόμπο 27/4				
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975	α. Άαλμποργκ 23/4				
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	δ. Σουέζ 16/4				
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Γιοκοχάμα 3/4				
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299	δ. Σουέζ 3/5				
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ (Λιβ.)	69	43456	δ. Κων/πολη 8/4				
ΣΗ ΚΟΝΔΩΡ (Λιβ.)	71	8894	στην Κωνσταντίνα				
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)*	63	5289	μεσογειακές μεταφορές				
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795	ε. Γένοβα 4/5				
ΣΗ ΜΠΡΕΪ'ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795	α. Πόρτ ντε Μπουκ 4/5				
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	α. Λάς Πάλμας 5/5				
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	65	16239	επιωλήθη άλλοδαπούς				
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)*	70	12142	ε. Λάγος 25/4				
ΣΗ ΡΟΥΥΖ (κ.)	68	10313	α. Μπιζέρτα 14/4				
ΣΗ ΣΟΥΪ'ΦΤ (Α.)	70	5746	στο Λάγος 27/3				
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130	α. Λάς Πάλμας 24/4				
ΣΗΓΟΥΪ'ΝΤ (Μ.)	68	34640	δ. Παναμά 5/4				
ΣΗΓΟΥΡΑΝΤ (Φιλ.)	75	8884	α. Πόρτ Κέλανγκ 25/4				
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095	α. Λάς Άντζελες 27/4				
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704	α. Μοντερέα 21/5				
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)*	67	28528	α. Τάμπα 16/3				
ΣΗΛΕΪ'Ν (κ.)	67	21656	α. Μορμουγκάο 27/4				
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	α. Ρεσιφ 26/4				
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995	πρ. «Scottish Eagle»				
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	δ. Μπρανομπάτελ 19/4				
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	στη Μπάχια Μπλάνκα 13/4				
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	ε. Γουάδαλα 5/5				
ΣΗΡΕΪ'ΝΤΣΕΡ (κ.)	79	19061	ε. Φός 1/5				
ΣΗΣΤΑΡ (Μαλτ.)	69	12411	ε. Παραντίπ 2/5				
ΣΗΦΑΪ'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	δ. Σουέζ 27/4				
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	ε. Βομβάη 14/3				
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Βαλτιμόρη 7/5				
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)*	60	1315	αργεί Πειραιά				
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	α. Νταμάμ 4/5				
ΣΗΤΕΙΑ ΓΚΛΟΡΥ (π.)	70	43598	α. Ρότερνταμ 19/4				
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΪΥ (π.)*	80	9015	ε. Πειραιά 5/4				
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΟΥΤΥ (π.)	72	7006	α. Μαλάγα 18/4				
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Ρότερνταμ 25/4				
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247	ε. Παρανάγους 30/4				
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ*	78	5500	α. Χιούστον 23/4				
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	α. Τσαγκουαράμας 5/5				
ΣΙΛΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	ε. Σ. Άντόνιο Έστε 28/4				
ΣΙΡΙΟΥΣ (κ.)	59	1593	επιωλήθη άλλοδαπούς				
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	δ. Κων/πολη 24/4				
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στο Μπαντάρ Χομείνι				
ΣΚΑΪ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377	α. Ρίο Ίανείρα 7/5				
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.)	73	14474	ε. Κουβέιτ 10/4				
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Σιγκαπούρη 20/4				
ΣΚΟΠΕΛΟΣ ΣΤΑΡ (π.)*	58	4414	επιωλήθη διάλυση				
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	α. Σιγκαπούρη 29/4				
ΣΟΛΩΝ Κ. (κ.)	65	1599	στο Πόρτ Σουδάν				
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	πρ. «Banda»				
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	αργεί Πειραιά				
ΣΟΥΖΑΝΑ (π.)*	68	7701	επιωλήθη άλλοδαπούς				
ΣΟΥΛΑ Χ. (κ.)	68	2203	επιωλήθη				
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Άλγκεκίρας 9/4				
ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (δ.κ.)	73	134011	μεταφορές Περισκοίου				
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	δ. Παναμά 3/5				
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Σάν Άντόνιο 1/5				
ΣΠΙΚΑ ΣΤΑΡ (μ.)	63	13351	ε. Βομβάη 3/2				
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	ε. Φουτζέιρα 6/5				
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	α. Πειραιά 26/4				
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000	ε. Γιούροπουρ 9/5				
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	ε. Τρίπολη Λιβάνου 1/5				
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Πόρτ Λόνγκον 18/4				
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Άμβέρσα 10/5				
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781	α. Μανφρεντίνια 21/4				
ΤΕΛΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	α. Τζέντα 24/4				
ΤΖΕΪ'ΝΤ (κ.)	56	6500	α. Κολόμπο 27/4				
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329	α. Άαλμποργκ 23/4				
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	δ. Σουέζ 16/4				
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	α. Γιοκοχάμα 3/4				
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	δ. Σουέζ 3/5				
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.π.)	63	9143	δ. Κων/πολη 8/4				
ΤΖΩΝ Γ. (κ.)	77	16380	στην Κωνσταντίνα				
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618	α. Ρόττερταμ 19/4				
ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110	ε. Πειραιά 5/4				
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Λιβ.)	64	15910	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΙΝΑ ΜΠ. (π.)	65	11245	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΙΤΙΣ (κ.)	70	9025	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΟΥΣΠΑΝ (π.)	69	5135	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΡΑΪ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΡΑΪ'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΡΑΝΣ ΛΙΝΚ (π.)	66	2186	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥΪ'ΝΤΣ (π.)	74	8915	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)	56	3901	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ. (κ.)	70	1597	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΡΟΪ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΤΥΧΗΝΤ (π.)	73	6415	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΥΠΑΝΑΠΤΗ (π.)	71	4635	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΑΪ'Β ΑΪ'ΛΑΝΤΣ	70	15768	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΑΙΡΓΟΥΪ'ΝΤΣ	74	8915	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΑΙΔΑΡΑ (κ.)	71	1571	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΑΜΙΑΥ Κ. (π.)	70	9194	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67202	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΕΪ'Θ	70	15216	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΗΑΡΕΣΣ (κ.)	71	22523	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΙΛΙΠΠΙΔΑ (Φ.)	74	8869	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΡΑΤΣΕΚΑ (π.)	71	10586	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΡΗΝΤΟΝ I.	59	1229	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Ρότερνταμ 9/5				
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	6						



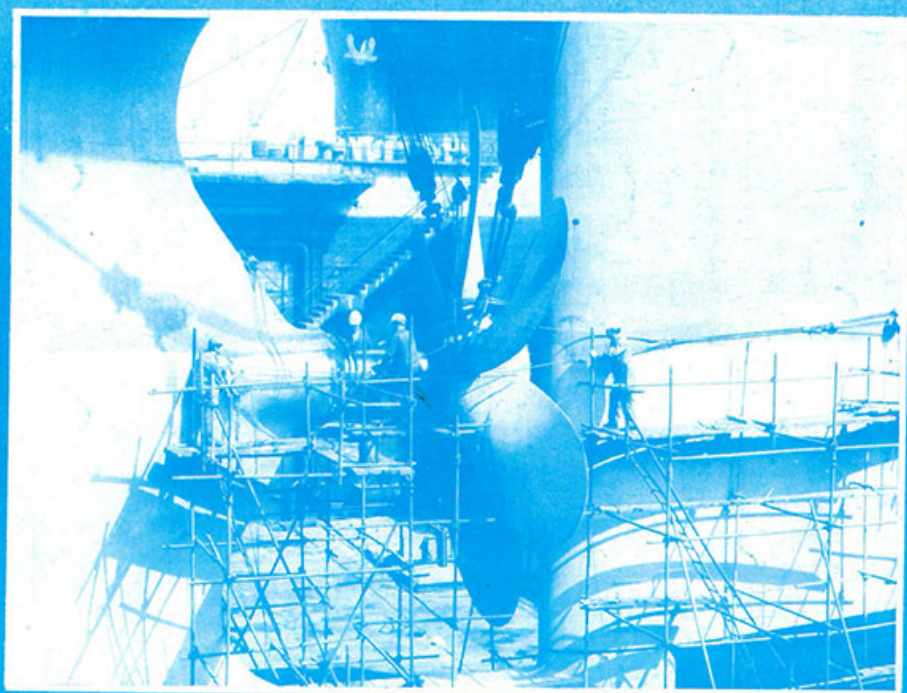
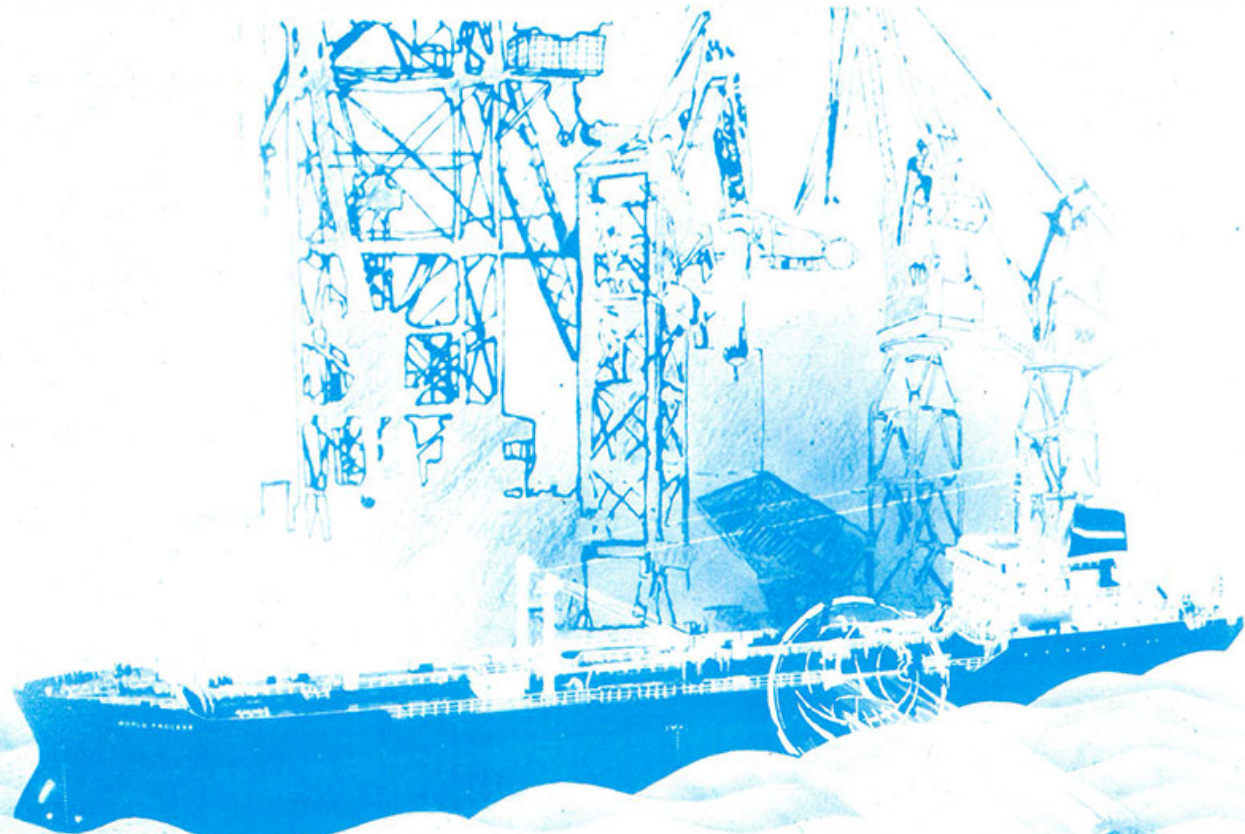
ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ 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 SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFAHRTSGESELLSCHAFT 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



υψηλή τεχνολογία και παράδοση ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΕ

CABLES:
SHIPYARD, ATHENS

TELEX:
ATHENS OFFICE: ATHENS 215122 & 215372
SKARAMANGA YARD: ATHENS 215283, 215396 & 215567

PHONES:
ATHENS OFFICE: 3611.141 - (3 LINES)
SKARAMANGA YARD: 5673251 - (9 LINES)
5673475 - (9 LINES)
5672611 - (10 LINES)
5672711 - (10 LINES)
5672811 - (8 LINES)