

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαρτίου 1987

Αρ. Φύλλου 1243/1002

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

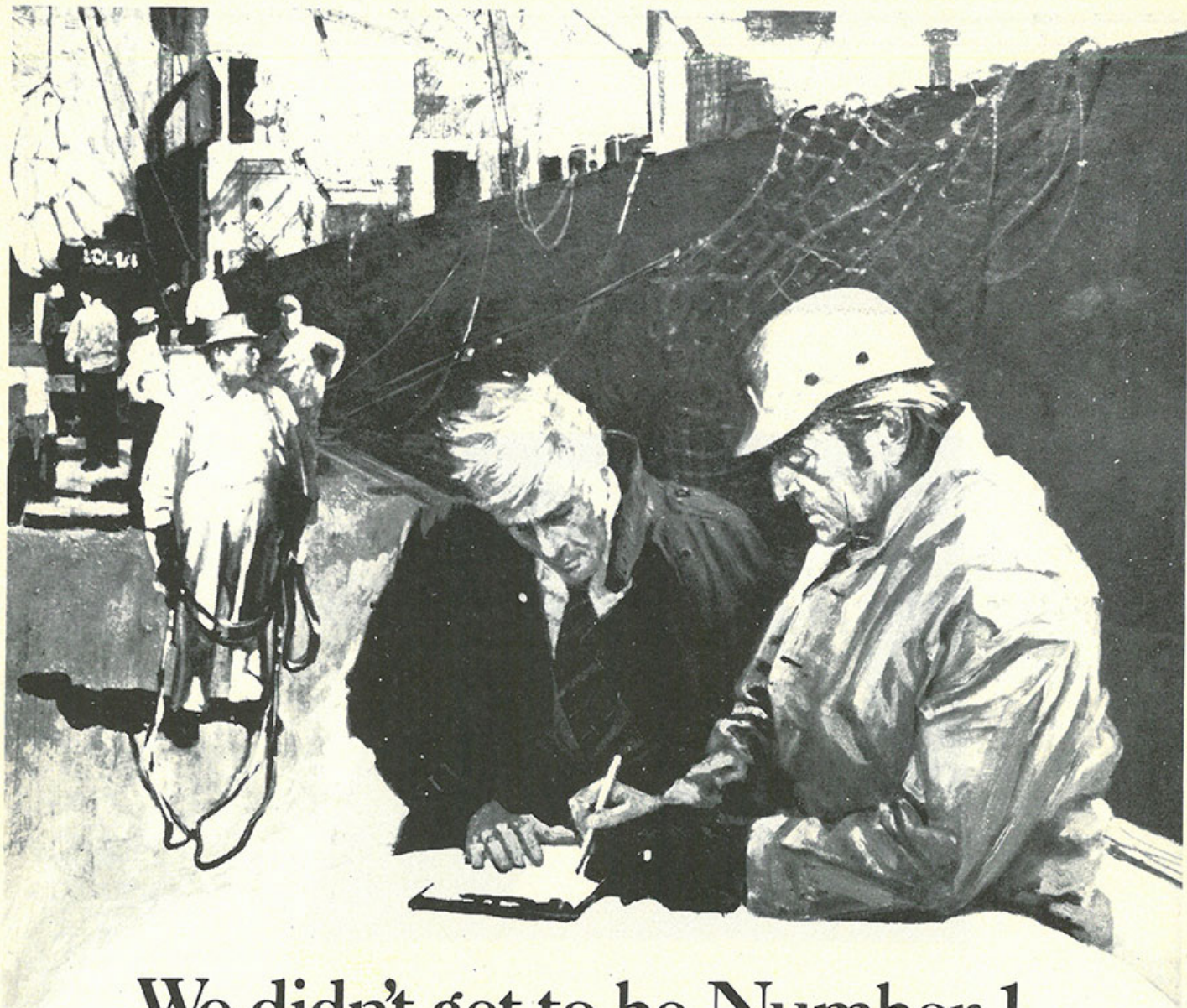
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.



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

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

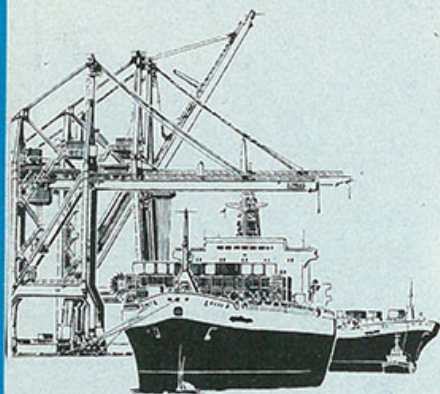
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1987
ΝΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1243/1002

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξέν. Α. 'Αντωνιάδης,
Γεώργ. Α. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού..... Δρχ. 6.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & 'Ηνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ..... 100,00
Κεντρική καί Νοτ. 'Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 90,00
'Απω 'Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
'Εσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 4.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς... Δρχ. 3.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue No. 1243/1002 - March 15th, 1987

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: ·CHRONIKA· Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 12 Συγκεκριμένα μέτρα υπό μορφήν έγκυκλίων του YEN καί του Λιμενικού Σώματος γιά τήν άλλαγή του κλίματος υπέρ του έλληνικού πλοίου.
- 17 Στόν άπόηχο τής όμιλίας του ύπουργού κ. Στ. 'Αλεξανδρή στην Ναυτιλιακή Λέσχη, μερικές προτάσεις πού μπορούν νά βοηθήσουν στόν έπαναπατρισμό των πλοίων.
- 19 Μιά πρόσφατη άπεικόνιση του Παγκόσμιου υπό παραγγελία ή ναυπήγηση τοννάζ.
- 21 Τό πρώτο μέρος τής μελέτης του 'Αρχηγού Λ.Σ. κ. Χρήστου Ντούνη γιά τά μικρά πετρελαιοκίνητα σκάφη πού χάθηκαν κατά τόν Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.
- 25 Τό πρόσφατο τραγικό ναυάγιο του βρετανικού όχημα-γωγού έθεσε νέα έρωτηματικά γιά τήν ασφάλεια των πλοίων ρόλλ-όν/ρόλλ όφ.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 20 ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΥΠΟ ΠΥΡΑ
- 27 ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
- 30 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
- 31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 38 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 43 ENGLISH SUPPLEMENT
- 46 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

CHINA PORT OPERATION SERVICE

One of our clients said :

*" We are so impressed with your CHINA Service
that, for the first time, we have confidence
to go ahead and fix more business to China ..."*

Work out your " Voyage Estimation "
and fix your ship to China at no expense ...

You get a fast reply to your inquiries for :

- Port facilities, draft limitation and restrictions
- Port situation and expected turn around time
- Proforma expenses for your ship and/or cargo
(Information available for all open ports)

AFTER you conclude **FIXTURE**,
we tell you more about how we service your ship.

ALSO,

CANDIA is official dealer of "CHIMBUSCO"
(China Marine Bunker Supply Company) and we supply
bunkers and lubricants in 12 Chinese ports.

Credit facilities available.

We offer

A PASSAGE TO CHINA

CONTACT YOUR NEAREST **CANDIA** OFFICE



NEW YORK : CANDIA SHIPPING (USA) INC.,
HONG KONG : CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
LONDON : CANDIA SHIPPING (U.K.) LTD.,
SUEZ : CANDIA SHIPPING (EGYPT) LTD.,
PIRAEUS : CANDIA COMPANY S.A.,

Tlx. RCA 226106 CANY UR. Tel. (212) 466 1510*
Tlx. 61715 CDIA HX. Tel. (5) 21 53 48*
Tlx. 8951045 CANDIA G. Tel. (1) 323 1556*
Tlx. 66106 CNDIA UN. Tel. (62) 20 539
Tlx. 212125 CDIA GR. Tel. (1) 411 0011*

Επίκεντρο τό Λονδίνo

Η προσοχή όλων επικεντρώνεται τις ημέρες αυτές στο Λονδίνο όπου πρόκειται να πραγματοποιηθεί η εαρινή κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών και της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας καθώς και επίσκεψη του Υπουργού κ. Στάθη Άλεξανδρή έπειτα από πρόσκληση που του απηύθυνε την περασμένη Παρασκευή τό Κομμίτη.

Η κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων θα γίνει την ερχόμενη Παρασκευή 20 Μαρτίου με κυρίαρχο θέμα τις σχέσεις των δύο κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας που στη διάρκεια του προηγούμενου έτους παρουσίασαν, όπως έπισημάνθηκε και στη γενική συνέλευση των μελών της Ε.Ε.Ε. στις 16 Φεβρουαρίου, τη χειρότερη εικόνα σέ όλoκληρη σχεδόν τη μεταπολεμική περίοδο.

Γιά τό θέμα αυτό έχει γίνει ήδη σχετική προεργασία από τό Κομμίτη τό οποίο εκτιμά ότι κατά τη συνάντηση της ερχόμενης Παρασκευής πρέπει:

Πρώτο, να γίνει εκτίμηση της καταστάσεως που υφίσταται σήμερα στις σχέσεις του έφοπλισμού και των ναυτικών.

Δεύτερο, να αναζητηθούν τρόποι για τη βελτίωση της υφισταμένης καταστάσεως.

Τρίτο, να επιδιωχθεί η ανανέωση της συλλογικής συμβάσεως (για τά ποντοπόρα πλοία) με επίτευξη συμφωνίας τό ταχύτερο.

Τέταρτο, να καθορισθεί η μορφή των διαπραγματεύσεων με τούς εκπροσώπους των ναυτικών.

Πέμπτο, να καταβληθεί προσπάθεια για την ανάπτυξη σχέσεων άμοιβαίας έμπιστοσύνης και συνεργασίας.

Γιά τό θέμα των σχέσεων έφοπλισμού και ναυτικών υπάρχουν και όρισμένες σκέψεις του προέδρου του Κομμίτη κ. Γιάννη Χατζηπατέρα ό οποίος θεωρεί ότι η έπαφή με τά ναυτεργατικά σωματεία δέν πρέπει να περιορίζεται στις δια-

πραγματεύσεις για την ανανέωση των συλλογικών συμβάσεων, αλλά πρέπει να υπάρχουν 4—6 συναντήσεις ετησίως στις όποιες να συζητούνται και να ανταλλάσσονται σκέψεις και πληροφορίες για μία σειρά θεμάτων στα όποια περιλαμβάνονται θέματα ναυτικής εργασίας με βάση τις εξελίξεις που σημειώνονται στον έξοπλισμό των πλοίων (αυτοματισμός κλπ.), θέματα υγείας, διατροφής και ψυχαγωγίας των ναυτικών, θέματα ναυτικής εκπαίδευσης και άλλα.

Ό κ. Χατζηπατέρας θεωρεί ότι με την επικοινωνία αυτή θα υπάρξουν ευνοϊκές επιπτώσεις και αποτελέσματα επ' όφελεία των δύο κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας, ενώ εάν η έπαφή και οι σχέσεις εξακολουθήσουν να περιορίζονται στη συζήτηση των αυξήσεων και των άλλων αιτημάτων των ναυτικών ή απόσταση που θα χωρίζει την πλοιοκτησία και τη ναυτεργασία θα μεγαλώνει έφ' όσον βεβαίως θα εξακολουθεί να υπάρχει ελληνικός έμπορικός στόλος.

Άπό τά άνωτέρω συνάγεται ότι ό ελληνικός έφοπλισμός επιδιώκει την εργασιακή ειρήνη στην Έλληνική Ναυτιλία ή όποια θα αποβεί για τό καλό όλων — και των πλοίων, και των ναυτικών, και του τόπου. Και η τελευταία έξουσιοδότηση της πλειονότητας των μελών της Έκτελεστικής Έπιτροπής της ΠΝΟ προς τον γεν. γραμματέα κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη για την ύπογραφή συλλογικής συμβάσεως δείχνει ότι η πλειοψηφία των εκπροσώπων των ναυτεργατικών οργανώσεων άντελήφθη επιτέλους ότι τό συμφέρον των ναυτικών δέν βρίσκεται στην άντιπαράθεση την όποια επιδιώκουν μανιωδώς όρισμένοι, αλλά στη συναίνεση και στην ανάγκη να υπάρχουν πολλά πλοία με Έλληνική σημαία τά όποια είναι τά μόνα που μπορούν να τούς εξασφαλίσουν την άποδοτική άπασχόληση και να συμβάλουν στην ένίσχυση του NAT και της εθνικής οίκονομίας.

Η ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

Σύμφωνα με πληροφορίες, τό Κομμίτη κάλεσε τον Υπουργό κ. Άλεξανδρή να έπισκεφθεί τό Λονδίνο μεταξύ 23 - 29 Μαρτίου, εκτιμάται όμως ότι η έπίσκεψη θα πραγματοποιηθεί μάλλον την επόμενη εβδομάδα. Δεδομένου ότι μεσολαβεί η εθνική έορτή της 25ης Μαρτίου πιθανολογείται ότι η ύπουργική έπίσκεψη στο Λονδίνο θα πραγματοποιηθεί στις 26 και 27 Μαρτίου. Στην περίπτωση αυτή την Πέμπτη 26 Μαρτίου ό κ. Άλεξανδρής, ό οποίος θα συνοδεύεται από τον άρχηγό του Λιμενικού Σώματος άντιναύαρχο κ. Χρ. Ντούνη, τον ύπαρχηγό άρχιπλοίαρχο κ. Γεώργ. Βασόπουλο και τον διευθυντή Ωκεανοπόρου Ναυτιλίας πλοίαρχο κ. Νικ. Χασιώτη, θα παραβρεθεί άμέσως μετά την άφιξη του στο Λονδίνο σέ συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου του Κομμίτη όπου θα αναλάβει τά μέτρα ένισχύσεως της άνταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και θα μιλήσει για την προσπάθεια που καταβάλλεται από τον διοικητικό φορέα για την εξασφάλιση συνεχούς έπαφής με τη ναυτιλιακή έπιχείρηση και την άμεση άντιμετώπιση των καθημερινών προβλημάτων. Θεωρείται βέβαιο ότι ό κ. Άλεξανδρής θα επιδιώξει να συναντηθεί — με την εύκαιρία κάποιας εκδηλώσεως — με όλους τούς Έλληνες έφοπλιστές που βρίσκονται στο Λονδίνο ώστε η έννημέρωση να είναι γενικότερη και να έχουν όλοι άμεση γεύση των συνεχών προσπάθειών που καταβάλλονται από τό Υπουργείο για την άντιμετώπιση των προβλημάτων και τη συνεχή ένίσχυση της άνταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου. Ένώ

δέν άποκλείεται να υπάρξει και ειδική έννημέρωση των στελεχών των ναυτιλιακών γραφείων του Λονδίνου από τον άρχηγό του Λιμενικού Σώματος και τούς έπιτελείς του που θα τον συνοδεύουν.

Γενικότερα εκτιμάται ότι η έπίσκεψη αυτή του Υπουργού κ. Άλεξανδρή στο Λονδίνο θα είναι άποφασιστικής σημασίας για τά ναυτιλιακά μας πράγματα έπειδή θα δώσει τη δυνατότητα για μία σέ βάθος έννημέρωση όλων ή όποια δέν είχε υπάρξει ως τώρα με άποτέλεσμα να επικρατεί άμφιβολία ή και δυσπιστία άκόμη.

ΜΟΝΟ ΔΙΑΚΗΡΥΞΕΙΣ

Άναγνώστης μας έπισημαίνει ότι στο σχόλιο με τον τίτλο «Καραμέλες και μαντζούνια» του προηγούμενου τεύχους έπρεπε να ύπογραμμίσουμε ότι άφού η παραταξιακή έφημερίδα έξιτώνει τά πολλά πλοία με Έλληνική σημαία (για τά όποια άγωνίζονται τά «Ναυτικά Χρονικά») με τό περιβόητο «νέρο του Καματερού» βγαίνει τό συμπέρασμα ότι θεωρεί ότι η λύση των προβλημάτων των ναυτικών και του NAT και η ένίσχυση της εθνικής οίκονομίας από τη Ναυτιλία βρίσκεται στα λίγα πλοία.

Εμείς επαναλαμβάνουμε ότι η έν λόγω παραταξιακή έφημερίδα και όσοι στο ναυτιλιακό χώρο έχουν τις ίδιες άντιλήψεις μ' αυτήν περιορίζονται σέ διακηρύξεις όπως έκαναν και πρό ήμερών όταν δήλωναν ότι «εάν δέν υπάρχει φορολογία των πλοίων και όταν δέν υπάρχουν ελληνικά πληρώματα αυτοί τέτοια Ναυτιλία δέν τη θέλουν. Αυτοί, λένε, θέλουν Ναυτιλία που θα έχει ελληνικά πλη-

ρώματα και θα όφελει την εθνική οίκονομία», αλλά δέν λένε τό παραμικρό για τό πώς θα υπάρχει αυτή η Ναυτιλία, πόση θα είναι και πώς θα εξασφαλίζονται οι θέσεις εργασίας για τούς ναυτικούς μας. Αυτοί έβρισαν τις διακηρύξεις τους και τά πράγματα τακτοποιήθηκαν — τό που και πώς θα βρουν δουλειά οι ναυτικοί μας είναι μία άλλη ιστορία για την όποια δέν λένε λέξη.

ΕΘΝΙΚΟ ΘΕΜΑ

Ίδιαίτερη ίκανοποίηση προκάλεσε η δήλωση του Υπουργού κ. Στάθη Άλεξανδρή κατά τη διάρκεια της όμιλίας του στις 4 Μαρτίου, στη Ναυτιλιακή Λέσχη, σύμφωνα με την όποια «η Έλληνική Ναυτιλία δέν είναι θέμα ούτε προσωπικό, ούτε κομματικό, ούτε ιδεολογικό, είναι θέμα καθαρά εθνικό». Έπίσης ίκανοποίηση αλλά και άπορίες προκάλεσε η δήλωσή του ότι είναι έτοιμος να ύλοποιήσει προτάσεις που οδηγούν στην περαιτέρω ένίσχυση της άνταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου — άπορίες διότι ό Υπουργός είπε ότι τά αίτήματα που τέθηκαν ήταν η κατάργηση του νόμου 1376 ό οποίος άφέθηκε να έκπνευσει, η άπασχόληση των άλλοδαπών βάσει των άποδοχών που ισχύουν στις χώρες προελεύσεώς τους και η μείωση της οργανικής συνθέσεως των πλοίων, τά όποια ίκανοποιήθηκαν και τίποτε άλλο. Και προβλήματισε η έπισήμαντή του ότι είχαν παρασχεθεί διαβεβαιώσεις για την άμεση έγγραφη στα ελληνικά νηολόγια 60 πλοίων, πράγμα τό όποιο δέν έγινε.

Έν κατακλείδι μπορεί να λεχθεί ότι η συνάντηση αυτή του Υπουργού με διακόσιους

καί πλέον εκπροσώπους ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ή όμιλία του μέ την όποία υπογραμμίσθηκε ό έθνικός χαρακτήρας της Ναυτιλίας και ύπέρξαν άναγκαίως διευκρινίσεις σέ ύπάρχουσες άπορίες είχε θετικότατη άπήχηση.

ΤΟ ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟ

Τό νομοσχέδιο περί ΝΑΤ κατετέθη τελικά στή Βουλή ως έχει, δηλαδή μέ τίς διατάξεις εκείνες μέ τίς όποιες, όπως εξηγήσαμε λεπτομερώς στό προηγούμενο τεύχος, θά πληγεί άνεπανόρθωτα τό έθνικό νηολόγιο και τό θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας, ύπάρχουν όμως βάσιμες έλλειδες ότι τελικά οι διατάξεις αυτές θά άπαλειφθούν. Όπως πρέπει νά άπαλειφθεί και ή διάταξη γιά τήν ποινικοποίηση της έργασίας των συνταξιούχων πού όδηγησε μέ μαθηματική ακρίβεια και στό δίωξιμο των γραφείων από τήν Έλλάδα άφού γιά τή ναυτολόγηση συνταξιούχων ναυτικών άκόμη και σέ πλοία μέ ξένη σημαία συνυπεύθυνοι θά είναι έκτός από τόν πλοίαρχο, ό πλοιοκτήτης, ό εκπρόσωπος της πλοιοκτητρίας εταιρίας, οι άντιπρόσωποι τους καθώς και οι άρμόδιοι ύπάλληλοι της διαχειρίστριας εταιρίας οι όποιοι θά τιμωρούνται, όπως και οι συνταξιούχοι, μέ φυλάκιση ενός έτους πού δέν θά μπορεί νά μετατραπεί!

Κατά τήν ταπεινή μας γνώμη, όσοι διατύπωσαν όλες τίς άνωτέρω διατάξεις ή είναι άνεγκέφαλοι και δέν ξέρουν τί τους γίνεται ή ένήργησαν σκόπιμα μέ άντικειμενικό στόχο νά έρημώσουν τό έθνικό νηολόγιο και τήν Άκτή Μιαούλη (γιατί ποιος είναι τρελλός γιά νά άνεχθεί όλα αυτά πού διαλαμβάνει τό νομοσχέδιο) και πρέπει νά άποκρυνθούν από τίς θέσεις πού κατέχουν χωρίς τήν παραμικρή καθυστέρηση γιατί είναι επικίνδυνοι.

Εύθύνες όμως έχουν και οι άρμόδιοι του Γενικού Λογιστηρίου οι όποιοι έκτιμούν ότι μέ τίς διατάξεις του νομοσχεδίου τά έσοδα του ΝΑΤ θά αύξηθούν κατ' έτος κατά 3,1 δις δραχμών από τήν αύξηση των εισφορών και κατά 5 δις από τήν προκαταβολή των εισφορών ενός μηνός — ό άρμόδιος του Γενικού Λογιστηρίου πού ύπογράφει τή σχετική έκθεση μέ ήμερομηνία 18 Φεβρουαρίου 1987 δέν λέγει από πόσα και ποιās κατηγορίας πλοία θά προέλθουν τά έσοδα αυτά.

• Ό γεν. γραμματέας της ΠΝΟ κ. Ζενζεφύλης ύποστηρίζει ότι τό έλλειμμα του ΝΑΤ θά ήταν λιγότερο και έν πάση περιπτώσει όχι δυσβάστακτο εάν είχαν γίνει άποδεκτές οι προτάσεις της Ναυτικής Όμοσπονδίας του 1983. Άλλά αυτό δέν είναι τό ζητούμενο, τό πρόβλημα δέν είναι άν τό έλλειμμα είναι μεγαλύτερο ή μικρότερο, τό θέμα είναι ότι τό ΝΑΤ άφέθηκε νά φθάσει στό σημερινό κατάντημα. Καί είναι γνωστό σέ όλους ότι τά αίτια πού όδήγησαν τό ΝΑΤ στή σημερινή κατάσταση άνάγονται σέ πολύ προγενέστερο χρόνο, όλα ξεκίνησαν όταν μέ τήν άνοχή των ίδιων των εκπροσώπων των ναυτικών τό Ταμείο «φορτώθηκε» χιλιάδες «ξένους» πού έξασφάλιζαν συντάξεις χωρίς νά καταβά-

λουν ούτε μία δραχμή και όταν μέ τήν άνοχή ή τήν άδιαφορία των εκπροσώπων πάλι των ναυτικών δέν έγινε τό παραμικρό γιά νά άξιοποιηθούν παραγωγικά τά διαθέσιμα του Ταμείου μέ τήν ίδρυση λόγου χάρη μιας τράπεζας των ναυτικών πού και μόνο τά διαθέσιμα της εύρύτερης ναυτικής οικόγένειας νά διακινούσε θά είχε άποφέρει τεράστιο εισόδημα στό ΝΑΤ γιά νά άντιμετωπισθούν οι άσχημες μέρες.

• Κατά τόν πρόεδρο της Ένώσεως Ναυτών τά προβλήματα του ΝΑΤ θά λυθούν εάν ύπάρξει άμεση έξόφληση των όφειλών (έλπίζουμε ότι θά ύπονοει και από τίς δύο πλευρές, δηλαδή και από τους έφοπλιστές και από τό ΝΑΤ), αύξηση των εισφορών (άσφαλώς στά έπίπεδα των έργοδοτών της ξηράς και μέ τήν προϋπόθεση νά αναλάβει τό ΝΑΤ τήν περίθαλψη των ναυτικών στό έξωτερικό και κατά μεγάλο χρονικό διάστημα μετά τήν άπόλυσή τους από τά πλοία πού τώρα βαρύνει τους πλοιοκτήτες), μετατροπή των άποδοχών των ναυτικών σέ συνάλλαγμα (δέν καταλαβαίνουμε τί θά εισφέρει αυτό στό ΝΑΤ), άνάληψη της πλειοψηφίας στό Δ.Σ. του ΝΑΤ από τους ναυτικούς (ύποθέτουμε γιά νά εκκαθαρίσει τό μητρώο των συνταξιούχων από τους «άλεξιπτωτιστές» πού δέν έχουν πληρώσει ούτε δραχμή και από εκείνους πού συνταξιοδοτήθηκαν κάποτε λόγω άνικανότητας και έξακολουθούν νά παίρνουν από τό ΝΑΤ τή σύνταξη τους παρά τό γεγονός ότι εργάζονται σάν έπαγγελματίες ποδοσφαιριστές) και ένίσχυση του ΝΑΤ από τόν κρατικό προϋπολογισμό (για νά έξακολουθήσουν προφανώς νά παίρνουν μαζί μέ τους πραγματικούς ναυτικούς τίς συντάξεις τους και οι παντός είδους «άλεξιπτωτιστές» μέ τους όποιους έχει «φορτωθεί» τό Ταμείο).

Μέ όλα αυτά θά λυθούν τά προβλήματα του ΝΑΤ — έτσι λέγει τουλάχιστον ό πρόεδρος των Ναυτών.

Η ΣΥΜΒΑΣΗ

• Η κατά πλειοψηφία άπόφαση της Έκτελεστικής Έπιτροπής της ΠΝΟ γιά τήν παροχή έξουσιοδοτήσεως στόν γεν. γραμματέα νά έπιδιώξει έπαφή μέ τήν Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών γιά τήν ύπογραφή συλλογικής συμβάσεως των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων γιά τό 1987 είναι μία θετική εξέλιξη και αυτό καταφαίνεται από τήν mania πού έχει καταλάβει εκείνους πού άντιμάχονται και άπορρίπτουν τήν εργασιακή ειρήνη στό χώρο της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Ειδικότερα ό γεν. γραμματέας της ΠΝΟ έξουσιοδοτήθηκε προχθές Παρασκευή 13 Μαρτίου:

• Νά ύπογράψει σύμβαση γιά τό έτος 1987, μέ μισθούς όπως έχουν διαμορφωθεί, μέ τήν άπόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας, τήν 31.12.86.

• Τό ήμερομίσθιο γιά τόν ύπολογισμό της άδείας κλπ. θά είναι τό 1/24 του μηνιαίου μισθού αντί του 1/2 πού ίσχυε μέχρι τώρα.

• Νά καταβληθεί από κοινού προσπάθεια

γιά τή μή αύξηση όρίου ηλικίας συνταξιοδότησεως.

• Νά τροποποιηθεί και συμπληρωθεί ή ειδική σύμβαση του 1980 γιά τόν Περσικό Κόλπο, προκειμένου νά ρυθμίζονται πληρέστερα τά δικαιώματα και οι ύποχρεώσεις τόσο των ναυτικών όσο και των πλοίων.

• Νά άναγνωρισθεί τό ναυτικό έπάγγελμα σάν βαρύ και άνθυγιεινό.

• Νά συσταθεί κοινή έπιτροπή από τά δύο μέρη (έφοπλισμού - ναυτεργασίας), ή όποία νά δεσμευθεί όπως μέσα σέ ένα μήνα διατυπώσει τίς προτάσεις της γιά τή ρύθμιση του θέματος της άμοιβής της έργασίας κατά τά Σάββατα και τίς άργίες, καθώς και της άμοιβής των έξτρα εργασιών.

Στήν περίπτωση αυτή οι ρυθμίσεις αυτές θά ισχύουν από τήν ύπογραφή της σχετικής συμβάσεως από τά δύο μέρη.

Έναντίον της έξουσιοδοτήσεως τάχθηκαν οι εκπρόσωποι των Ένώσεων Μηχανικών (ΠΕΜΕΝ), Ναυτών και Θερμαστών οι όποιες μέ κοινή ανακοίνωσή τους άναφέρουν ότι διαφωνούν και ως προς τό περιεχόμενο των διαπραγματεύσεων γιά τήν ύπογραφή νέας συλλογικής συμβάσεως. Τήν ίδια ήμέρα, δηλαδή τήν Παρασκευή, πραγματοποιήθηκε συνάντηση μέ εκπροσώπους της Ε.Ε.Ε. αλλά ή συζήτηση πού άκολούθησε δέν κατέληξε σέ συμφωνία.

ΤΑ SANDWICH COURSES

Πρωθείται ή πρόταση της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών γιά τήν όργάνωση του συστήματος εκπαιδεύσεως sandwich courses στις ναυτικές σχολές — γιά τό θέμα αυτό ύπάρχει ήδη και ή όμόφωνη γνώμη των άρμοδίων εκπροσώπων του ΥΕΝ, υπό τήν προϋπόθεση ότι θά έπιλυθούν τά προβλήματα πού σχετίζονται μέ τό θέμα της ναυτολογήσεως όλων των σπουδαστών πού θά εκπαιδεύονται έφεξης μέ τό νέο σύστημα.

Σέ σχετική συνάντηση εκπροσώπων της Ε.Ε.Ε. και του ΥΕΝ συζητήθηκε κατ' άρχή τό θέμα της έπιλογής των ύποψηφίων και γιά τό ζήτημα αυτό άποφασίσθηκε ή έφαρμογή του συστήματος της ψυχοτεχνικής δοκιμασίας ώστε νά άποφεύγεται ή είσαγωγή των άκατάλληλων γιά τό ναυτικό έπάγγελμα και ή δοκιμασία αυτή νά εφαρμόζεται και κατά τό πρώτο στάδιο φοιτήσεως των σπουδαστών (induction course).

Γιά τό θέμα της λειτουργίας του συστήματος των sandwich courses προτάθηκε τό έξής σχήμα λειτουργίας:

α) Από 1 Όκτωβρίου μέχρι 31 Δεκεμβρίου induction course.

β) Από 1 Ιανουαρίου μέχρι 31 Όκτωβρίου έπτάμηνη ή έξάμηνη θαλάσσια ύπηρεσία.

γ) Από 1 Νοεμβρίου μέχρι 30 Ιουνίου φοίτηση στή σχολή.

δ) Από 1 Σεπτεμβρίου μέχρι 31 Ιουλίου έπτάμηνη ή έξάμηνη θαλάσσια ύπηρεσία μέ ένδιάμεσο τμήμα ενός μηνός έντατικών μαθημάτων Άγγλικής.

ε) Από 1 Όκτωβρίου μέχρι 30 Ιουνίου

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

φοίτηση στη σχολή και λήψη πτυχίου και διπλώματος πλοίαρχου Γ' ή Δ' τάξεως (3rd officer).

Από την έφοπλιστική πλευρά υποστηρίζεται ότι για την απορρόφηση των σπουδαστών μηχανικών σε πλοία δεν υπάρχουν κατ'άρχην δυσκολίες δεδομένου ότι οι συνθήκες επιτρέπουν τη ναυτολόγησή τους σε θέσεις δοκίμου — μαθητευομένου μηχανής ή καθαριστού. Θεωρείται όμως ότι δυσκολία υπάρχει για το πρώτο τμήμα θαλάσσιας υπηρεσίας των σπουδαστών καταστρώματος — στο δεύτερο τμήμα θαλάσσιας υπηρεσίας μπορούν να ναυτολογούνται ως ναύτες αφού θα έχουν ήδη επαρκή θεωρητική κατάρτιση και προϋπηρεσία στη θάλασσα.

Το σύστημα θα αποβεί αναμφισβήτητο ωφέλιμο γιατί και καλύτερη εκπαίδευση θα εξασφαλίσει στα μελλοντικά στελέχη της Ναυτιλίας αλλά κυρίως επειδή θα σταματήσει έτσι η μεγάλη διαρροή — όσοι θα περνούν το πρώτο και το δεύτερο στάδιο θα ακολουθούν οπωσδήποτε το ναυτικό επάγγελμα γιατί θα έχουν ήδη διαπιστώσει ότι τους άρεσει και τους ταιριάζει.

ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΤΙΣ ΗΠΑ

Νέα επίσκεψη στις 'Ηνωμένες Πολιτείες προγραμματίζει η 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών εν όψει των σημαντικών εξελίξεων που αναμένονται για τη Ναυτιλία εντός του 1987. Η ημερομηνία της επισκέψεως αυτής που θα είναι η δεύτερη τα τελευταία χρόνια — η πρώτη είχε πραγματοποιηθεί επί προεδρίας Καραγιώργη και είχε σημειώσει ιδιαίτερη επιτυχία — δεν έχει καθορισθεί ως τώρα, πιστεύεται όμως ότι η επίσκεψη θα πραγματοποιηθεί το άρκετο εντός του Μαΐου.

Υπενθυμίζεται ότι κατά την πρώτη επίσκεψη στις 'Ηνωμένες Πολιτείες, η αντιπροσωπεία της Ε.Ε.Ε. είχε πραγματοποιήσει σημαντικότερες επαφές με εκπροσώπους της αμερικανικής κυβερνήσεως και του Κογκρέσσου καθώς και με διεθνώς γνωστούς οικονομικούς παράγοντες των 'Ηνωμένων Πολιτειών.

ΠΕΡΙΦΡΟΝΟΥΝ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Λοιπόν, σύμφωνα με όρισμένους, η πρόταση να ψηφίζουν και οι ναυτικοί που ταξιδεύουν για τα μεγάλα θέματα που τους αφορούν, πρώτο, στοχεύει στην κατάργηση του δικαιώματος της απεργίας και, δεύτερο, εξεμελιώνει το ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα, το οποίο, προσθέτουμε εμείς, είναι ωραίο και δημοκρατικό όταν για τους πολλούς αποφασίζουν οι ελάχιστοι που παρίστανται στις γενικές συνελεύσεις και μπορούμε να τους έχουμε στο χέρι ή στη διάθεσή μας κάθε στιγμή.

Όμολογούμε ότι τέτοια περιφρόνηση προς τους ναυτικούς μας δεν την περιμέναμε. 'Εκείνοι που κόπονται ότι μάχονται για τα συμφέροντα των ναυτικών τούτων άρνούνται το δικαίωμα να εκφράζουν τις αντιλήψεις τους, τούτους άρνούνται να πουν αν θέλουν ή όχι απεργία, γιατί μύχιος στόχος τους είναι να αποφασίζουν αυτοί, αφού θα έχουν εξασφαλίσει τη σχετική εξουσιοδότηση από τις ελεγχόμενες από τους ίδιους «πλειοψηφίες».

Φυσικά όλα αυτά τα ξέρουν καλύτερα από κάθε άλλον οι ναυτικοί οι οποίοι άρνούνται να φορέσουν παρωπίδες και κοιτάζουν πρώτα από όλα τα επαγγελματικά τους συμφέ-

ροντα τα οποία είναι συνυφασμένα με την ύπαρξη πλοίων — και μάλιστα πολλών πλοίων — με 'Ελληνική σημαία. Και θα τους δώσουν την κατάλληλη απάντηση όταν έλθει η ώρα.

ΑΣΚΟΠΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Τα «Ναυτικά Χρονικά» έχουν υποστηρίξει και εξακολουθούν να υποστηρίζουν ότι καμμία υπηρεσία ή υπουργείο άκωμη δεν μπορούν να λαμβάνουν αποφάσεις αλλά ούτε και να παρεμβαίνουν σε θέματα που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το πλοίο και τη ναυτιλιακή επιχείρηση χωρίς να υπάρχει ή εκπνεφρασμένη γνώμη του υπουργείου Ναυτιλίας. Γιατί συνήθως προκαλούν ζημιά που πολλές φορές είναι ανεπανόρθωτη και αναγκάζουν το ΥΕΝ να αναλαμβάνει ρόλο πυροσβέστη για να σβήσει τις φωτιές που ανάβουν.

Όπως καλή ώρα ή άρμόδια υπηρεσία του υπουργείου 'Εργασίας στον Πειραιά, ή όποια θεωρεί τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες στο πρώτο λιμάνι της χώρας ναυτικούς πράκτορες και άξιώνει να μην λειτουργούν το Σαββατοκύριακο! — και αυτό τη στιγμή που οι εταιρίες του Ν. 89 υποχρεώνονται να διορίζουν ναυτικούς πράκτορες για την πρακτόρευση των πλοίων που διαχειρίζονται όταν καταπλέουν στο λιμάνι του Πειραιώς.

Από τα άνωτέρω προκύπτει ότι ή άρμόδια υπηρεσία του υπουργείου 'Εργασίας όχι μόνο άγνοεί αυτά που όρίζει ό Ν. 89 αλλά και την ιδιομορφία της ναυτιλιακής επιχείρησης ή όποια, όπως και το πλοίο, είναι αναγκασμένη να λειτουργεί όλο το 24ωρο και όλες τις ήμέρες της έβδομάδος.

Τόν λόγο έχει και για την περίπτωση αυτή το υπουργείο Ναυτιλίας και για να σταματήσουν οι μεελάδες που έχει δημιουργήσει στην 'Ακτή Μιαούλη ή έν λόγω ύπηρεσία του υπουργείου 'Εργασίας, και για να άφεθούν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να κάνουν άπερίσπαστες τη δουλειά τους.

ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ

Δύο σημαντικότερες, κατά την έκτίμησή

μας, προτάσεις του έφοπλιστού κ. Γερ. 'Αγουδήμου, χρειάζεται να συζητηθούν εύρύτερα.

Η πρώτη άφορά τα περιβόητα ναυτολόγια τα όποια κατέστησαν σαν της 'Αρτας τό γεφύρι — εκείνο δεν στεριωνόταν ενώ τα ναυτολόγια δεν έκκαθαρίζονται και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιβαρύνονται επί πολλά έτη με τα έξοδα έγγυητικών έπιστολών ενώ στις περισσότερες περιπτώσεις έχουν έξοφλήσει τις υποχρεώσεις τους προς τό ΝΑΤ (τις τελευταίες ήμέρες κάπου άκούσαμε για την άποστολή από τό ΝΑΤ φύλλου έκκαθαρίσεως για ναυτολόγιο του σωτηρίου έτους 1979!).

Σύμφωνα με την πρόταση του κ. 'Αγουδήμου, ή όποια λέγεται ότι πρόκειται να ύλοποιηθεί από στιγμή σε στιγμή, με δυννητική διάταξη — δηλαδή θα μπορεί να κάνει χρήση της όποιος επιθυμεί (με δύο λόγια δεν θα είναι υποχρεωτική) — όσοι καταβάλλουν τις εισφορές ύπέρ του ΝΑΤ βάσει της οργανικής συνθέσεως κάθε τριμήνου θα λαμβάνουν από τό Ταμείο άπόδειξη που θα άποτελεί ταυτόχρονα και όριστικό φύλλο έκκαθαρίσεως με συνέπεια να μην έχουν καμμία άλλη υποχρέωση έναντι του ΝΑΤ γι' αυτό τό συγκεκριμένο τρίμηνο. Η διάταξη αυτή έννοεί ιδιαίτερα εκείνους που καταβάλλουν άνελλιπώς τις προς τό ΝΑΤ εισφορές οι όποιοι με τόν τρόπο αυτόν άπαλλάσσονται από την υποχρέωση καταθέσεως έγγυητικών έπιστολών και επί πλέον δεν θα έχουν κανένα μελλοντικό πρόβλημα με τό Ταμείο.

Η δεύτερη πρόταση του κ. 'Αγουδήμου άφορά την άπαλλαγή από τη φορολογία των πλοίων, γεγονός που έχει ιδιαίτερη σημασία για όλους αυτή τη δύσκολη έποχή για τη Ναυτιλία και επί πλέον διευκολύνει εξ ίσου τα πλοία που όλες αυτές τις δυσχερείς ήμέρες παρέμειναν στο έθνικό νηολόγιο αλλά και εκείνα που θα ύψώσουν εκ νέου την 'Ελληνική σημαία ή θα προσέλθουν τώρα για πρώτη φορά στο έθνικό νηολόγιο.

Σύμφωνα με την πρόταση του κ. 'Αγουδήμου, έφ' όσον για κάθε κόρο όλικής χωρητικότητας εισάγεται στη χώρα συνάλλαγμα 20 δολλαρίων κατ' έτος και κατ' άνώτατο όριο μέχρι 400.000 δολάρια τό συγκεκριμένο πλοίο άπαλλάσσεται από την υποχρέωση καταβολής της φορολογίας πλοίων. Η πρό-

MARINE AND INDUSTRIAL VALVES

WE ARE SUPPLYING AT AMAZING LOW PRICES ALL KINDS OF VALVES, MADE OF CAST STEEL, FORGED STEEL, CAST IRON AND STAINLESS STEEL.

AVAILABLE TYPES: GATES, GLOBES, CHECKS, ANGLES, BUTTERFLY, IN ALL DIMENSIONS.

CALL US TO-DAY

VIS MARINE CO., LTD.
14, IROON POLITECHNIQY AVE.
PIRAEUS 185 31, GREECE
PHONE: 4175-124/4175-086
TELEX: 241610 UMTG GR
A.O.H.: 89-54-17

C. NIKOLARAKOS
GEN. REPRESENTATIVE IN GREECE

ταση του κ. 'Αγούδημου είναι έξυπνη και για τα μεγάλης χωρητικότητας πλοία, οι πλοιοκτήτες των οποίων αποφεύγουν την έγγραφη στο έθνικό νηολόγιο έπειδή δεν μπορούν να καταβάλουν την υπέρογγη και δυσβάστακτη υπό τις σημερινές συνθήκες φορολογία ή οποία δεν υπάρχει στις διάφορες ξένες σημαίες που χρησιμοποιούν.

"Όσοι ασχολούνται με οποιοδήποτε τρόπο με τη Ναυτιλία αντιλαμβάνονται εύκολα γιατί χαρακτηρίσαμε σημαντικές τις προτάσεις αυτές του κ. 'Αγούδημου. Για την πρώτη, βέβαια, υπάρχουν σαφέστερες πληροφορίες ότι πρόκειται να υλοποιηθεί από στιγμή σε στιγμή. Για την υλοποίηση της δεύτερης πρέπει να πειστούν οι αρμόδιοι ύπουργοί - εν προκειμένω οι ύπουργοί 'Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών, οι οποίοι πρέπει να καταλάβουν ότι από την υιοθέτηση της προτάσεως εκείνος που θα ωφεληθεί πρωτίστως είναι ο τόπος γιατί θα υπάρξει μία είσοδος συναλλάγματος το οποίο σήμερα δεν υπάρχει και για το οποίο δεν απαιτείται έκταμειυση και επί πλέον θα ενισχυθεί ακόμη περισσότερο η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου, πράγμα που αποβαίνει επίσης άμεσα και μακροπρόθεσμα υπέρ του τόπου.

Τόν τελευταίο καιρό, όμως, ο κ. 'Αγούδημος, που ανήκει στη γενιά των μεταπολεμικών έφοπλιστών του Πειραιώς, διατύπωσε και όρισμένες άλλες αντιλήψεις: Θεωρεί και αυτός ότι η μοναδική λύση, και άμεσα και μακροπρόθεσμα, για την 'Ελληνική Ναυτιλία είναι η 'Ελληνική σημαία και πιστεύει ότι οι έπαγγελματίες "Ελληνες ναυτικοί είναι οι καλύτεροι του κόσμου και ότι ο ελληνικός έφοπλισμός πρέπει να ένεργοποιηθεί και να προτείνει όσα ακόμη μέτρα κρίνονται αναγκαία για να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα και η γενικότερη θέση του ελληνικού πλοίου.

ΑΠΟΡΙΕΣ

"Ομολογούμε ότι μάς έμεινε μία άπορία από αυτή την υπόθεση της πραγματικής θαλάσσιας ύπηρεσίας του προέδρου της 'Ενώσεως Ναυτών που έθεσε το περιοδικό «Ναυτιλιακή 'Επιθεώρηση».

"Ο πρόεδρος των Ναυτών, απαντώντας στο περιοδικό που είχε γράψει ότι η θαλάσσια ύπηρεσία του είναι ένας μήνας και 27 ή-μέρες, αφού λέγει ότι η θαλάσσια ύπηρεσία του (σε πλοία με 'Ελληνική σημαία και συμβεβλημένα με το ΝΑΤ) ανέρχεται σε τέσσερα χρόνια προσθέτει έντελώς ξεκάρφωτα ότι «η συνολική θαλάσσια ύπηρεσία του προεδρείου της ΠΕΝΕΝ (Πρόεδρος, Γενικός Γραμματέας, Ταμίας) υπερβαίνει τα 26 χρόνια» — όμολογούμε ότι δεν μπορούμε να καταλάβουμε ποιά σχέση μπορεί να έχει η θαλάσσια ύπηρεσία του γενικού γραμματέα και του ταμία με τη θαλάσσια ύπηρεσία του προέδρου, ο οποίος άλλωστε για να βριστεί στη θέση αυτή διαθέτει όπωσδήποτε τα προσόντα που προβλέπει το καταστατικό της 'Ενώσεως, και γιατί επικαλείται την ύπηρεσία των άλλων μελών του προεδρείου ο πρόεδρος της ΠΕΝΕΝ.

ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΙΚΗ Η ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΤΟΚΙΩΝ ΓΙΑ ΝΕΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Σε ανακοίνωση που άπευθύνει στον 'Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και 'Αναπτύξεως (ΟΟΣΑ) ή 'Ιντερκάργκο έπισημαίνει ότι τυχόν σκέψεις για μείωση των έπιτοκίων

που ισχύουν για χρηματοδοτήσεις κατασκευής πλοίων στις χώρες - μέλη θα είναι καταστροφική για το μέλλον της αγοράς των πλοίων ξηρού φορτίου, ή οποία παρουσιάζει ευόινες προοπτικές ότι θα έπανακτήσει ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης τοννάζ κατά τα προσεχή 2-3 χρόνια.

"Όπως προκύπτει από την ανακοίνωση, ή 'Ιντερκάργκο είναι πολύ έπιφυλακτική έναντι των 'Ιαπωνών, οι οποίοι αν και έχουν θεσπίσει ένα ειδικό κεφάλαιο που υποβοηθά τη διάλυση πλοίων που όφείλουν ακόμη δανειακά κεφάλαια, έντούτοις συζητούν με άλλα κράτη - μέλη τη θέσπιση κινήτρων για την αύξηση των νέων ναυπηγήσεων.

Δέν χωρεί άμφιβολία ότι ένα τέτοιο κίνητρο μείωσης των έπιτοκίων από το σημερινό επίπεδο του 8%, ή τυχόν έπιμύκνωση της περιόδου άποπληρωμής πέραν των 8,5 έτών μπορεί να στρέψει το ένδιαφέρον προς νέες ναυπηγήσεις κερδοσκοπικού χαρακτήρα με τις γνωστές σ' όλους μας καταστροφικές συνέπειες στην ναυλαγορά από την υπερπροσφορά τοννάζ.

ΚΑΙΡΙΑ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ

Μιλώντας για άσχετο θέμα (έπερώτηση για τόν Φόρο Προστιθέμενης 'Αξίας) ο Βουλευτής Πειραιώς κ. Π. Σαρλής έπωφελούμενος της παρουσίας του κ. Τσοβόλα ανέφερε στο καιριο θέμα της σταδιακής κατάργησης των φοροαπαλλαγών των άκτοπλοϊκών πληρωμάτων και καυτηρίασε τη κυβερνητική πολιτική να διατηρεί το καθεστώς των απαλλαγών για τα ποντοπόρα πληρώματα από την μία μεριά και να το καταργεί για τους άκτοπλόους από την άλλη.

"Ο κ. Σαρλής έπισήμανε ότι έννέν έφαρμόζεται ή μείωση (ή σταδιακή) των απαλλαγών στα ποντοπόρα, έν τούτοις εφαρμόζεται στα άκτοπλοϊκά, ύπογραμμίζοντας ότι οι ναυτικοί, άνεξαρτήτως πολιτικών πεποιθήσεων, αυτή τη στιγμή δεν μπορούν να καταλάβουν το κριτήριο βάσει του οποίου γίνεται αυτή ή άδικη διάκριση.

ΣΧΟΛΕΙΟ ΣΤΗ ΚΑΛΑΜΑΤΑ

"Η έπιτροπή του διοικητικού συμβουλίου της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστών που έπισκέφθηκε την Καλαμάτα για να ένημερωθεί επί τόπου για την πορεία άποκαταστάσεως των καταστροφών πρότεινε, έπειτα από άνάλογη πρόταση του δημάρχου και άλλων τοπικών παραγόντων, την άνέγερση ενός πλήρους έξαταξίου δημοτικού σχολείου στην πόλη με το ποσόν που έχει συγκεντρωθεί από τις μέχρι τώρα εισφορές του έφοπλισμού και από εκείνες που πρόκειται να έπακολουθήσουν. "Ετσι ή συμβολή του ελληνικού έφοπλισμού στην πόλη της Καλαμάτας που δοκιμάστηκε σκληρά από τόν έγκέλαδο θα άπεικονίζεται έσαεί σ' αυτό το ωραίο έργο που θα είναι ιδιαίτερα ύψηλών προδιαγραφών για να έξασφαλίζεται ή ασφάλεια των παιδιών που θα φοιτούν στο σχολείο το οποίο θα δημιουργηθεί.

Κατά την έπίσκεψη της αντιπροσωπείας στην Καλαμάτα ύπήρξε και μία ένέργεια ή ό-ποία, κατά την αντίληψη μας, άποτελεί άτό-πημα. "Η αντιπροσωπεία την πρώτη ήμέρα της άφίξεώς της στην Καλαμάτα συναντήθηκε με τόν έκδότη μίας τοπικής έφημερίδας, έναν πρώην δήμαρχο της πόλεως ή όποιος είναι τώρα δημοτικός σύμβουλος και έναν έπιχειρηματία άφήνοντας για την έπόμενη τη

συνάντηση με τόν άνευ χαρτοφυλακίου ύ-πουργό που είναι αρμόδιος για το θέμα της άποκαταστάσεως των ζημιών της Καλαμάτας, τόν νομάρχη και τόν σημερινό δήμαρχο.

ΟΙ ΝΟΡΒΗΓΟΙ ΠΡΟΧΩΡΟΥΝ

"Η Νορβηγία έντείνει τις προσπάθειές της για την δημιουργία ενός θυγατρικού νηολογίου και οι σχετικές κυβερνητικές προτάσεις θα έξαγγελθούν έντός του Μαρτίου έννέν το νέο νηολόγιο θα πρέπει να λειτουργεί μετά την έγκριση της Βουλής, τόν 'Ιούλιο.

"Ενα βήμα για την προώθηση της δημιουργίας του «Νορβηγικού Διεθνούς Νηολογίου», όπως θα είναι γνωστό, άνάμενεται να πραγματοποιηθεί στην έκθεση NORSHIPPING που θα γίνει στο 'Όσλο στις 2 'Ιουνίου. "Υπολογίζεται ότι με το νέο θυγατρικό νηολόγιο τα πλοία θα έχουν οικονομία στα έξοδα άννών των 500.000 δολ. έτησίως. Το νηολόγιο θα διαφέρει από τις άλλες «σημαίες εύκαιρίας» στο ότι τα τέλη έγγραφής θα καλύπτουν άπλως το κόστος και δεν θα χρησιμεύουν σαν πηγή κρατικών εισοδημάτων. 'Επίσης οι χρήστες του νέου νηολογίου θα πρέπει να είναι έγκτεστημένοι στη Νορβηγία και οι πλοιοκτήτες θα έχουν πλήρη έλευθερία στην έπιλογή πληρώματος από ξένες χώρες με μισθούς της χώρας προελεύσεως του πληρώματος.

"Από τούς Νορβηγούς τονίζεται ιδιαίτε- ρως ότι το θυγατρικό τους νηολόγιο θα αντιπροσωπεύει μία σοβαρή σημαία (και όχι μία «σημαία εύκαιρίας»), και θα άποτελεί συμμετοχή σε μία ναυτιλιακή κοινότητα ύψηλών έπαγγελματικών προδιαγραφών με ένεργητική διοίκηση και έκτεταμένες ύπηρεσίες σέρβις.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΚΙΝΕΖΩΝ

Μέχρι τώρα ο «κίτρινος κίνδυνος» που κατά καιρούς έμφανίζεται σαν μία νεφελώδης μελλοντική άπειλή, δεν είχε ποτέ άναφερθεί στον τομέα της ναυτιλίας. "Ωδη όμως ή συνεχής άνοδος του έμπορικού στόλου της Κίνας και ή άπρόκαλπτη χρησιμοποίηση άνταγωνιστικών μεθόδων, άρχισε να προκαλεί διάφορων βαθμών άνησυχίες στους παγκόσμιους ναυτιλιακούς κύκλους.

Πράγματι, κατά τις δηλώσεις του Κινέζου 'Αναπληρωτού 'Υπουργού Συγκοινωνιών, ή Κυβέρνηση της χώρας του προτίθεται να λάβει σειρά μέτρων δυναμικής παρουσίας του Κινέζικου έμπορικού στόλου στην παγκόσμια αγορά. Τα μέτρα αυτά συνίστανται στη μείωση των ναύλων, στον έγκαιρισμό νέων γραμμών προς τη Λατινική 'Αμερική και στην αύξηση των τακτικών άναχωρήσεων προς την Αυστραλία. Συναφής προς τα μέτρα αυτά είναι ή άπόφαση της Κυβερνήσεως να άποκτήσει νέο σύγχρονο τοννάζ τόσο στο έξωτερικό όσο και στην έθνική αγορά.

Οι ναυτιλιακοί κύκλοι θεωρούν βέβαιο ότι ή Κίνα θα προχωρήσει σε νέα περαιτέρω μείωση των ναύλων, οι όποιοι τώρα είναι ήδη χαμηλότεροι των διεθνών τιμών κατά 10-20%. Με τις νέες αυτές μειώσεις ή Κίνα σκοπεύει να καταστήσει τα πλοία της περισσότερο άνταγωνιστικά και εύπροσάρμοστα στις συνθήκες της αγοράς. "Όπως χαρακτηριστικά τόνισε ο Γεν. Διευθυντής της COSCO «άποτελεί σταθερή έπιδίωξή μας να σπάσουμε το μονοπώλιο που έπιβάλλουν οι Κόν-φεραν των τακτικών γραμμών στις τιμές των ναύλων».

Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΟΠΛΩΝ

Τό Κοινοβούλιο της Δανίας αντιμετωπίζει τώρα τελευταία ένα ιδιαίτερα επίμαχο θέμα υπό τη μορφή του νομοσχεδίου που προβλέπει να απαγορευθεί στα υπό νορβηγική σημαία τελούντα πλοία ή μεταφορά όπλων και πολεμικού εν γένει υλικού προς έμπολεμες χώρες και γενικότερα προς τις περιοχές που έχουν εκδηλωθεί πολεμικές συρράξεις. Τό νομοσχέδιο αυτό έχει καταρτισθεί από τη σοσιαλδημοκρατική αντιπολίτευση και υποστηρίζεται από την πλειοψηφία του Κοινοβουλίου. Αντίθετα ή Κυβέρνηση μειοψηφίας που βρίσκεται στην έξουσία και ή οποία περιλαμβάνει τούς Συντηρητικούς και τούς Φιλελευθέρους, είναι εναντίον της ψηφίσεως του νομοσχεδίου μέ τόν ισχυρισμό ότι ένας τέτοιος νόμος αφενός μέν θά στραφεί εναντίον τών συμφερόντων της έθνικής ναυτίας και αφετέρου θά είναι ιδιαίτερα δύσκολο νά εφαρμοσθεί.

Κατά τις απόψεις της Ένώσεως Δανών Έφοπλιστών, ή οποία αντιπροσωπεύει τό σύνολο σχεδόν του έθνικού στόλου (564 πλοία 7 εκατομ. τόννων) τό νομοσχέδιο αυτό απειλεί νά μειώσει κατά τό ένα τρίτο τό εισόδημα της έθνικής ναυτιλιακής βιομηχανίας (17 δις. κορωνών τό 1986) και νά δημιουργήσει προβλήματα άπασχολήσεως 45.000 ναυτικών. Τό επίμαχο νομοσχέδιο πρίν φθάσει προς ψήφιση στη Βουλή θά εξετασθεί από ειδική κοινοβουλευτική επιτροπή εντός τριμήνου περίπου προθεσμίας.

ΟΙ ΖΗΜΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΛΠΟΥ

Σύμφωνα μέ τά στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα τό Ίνστιτούτο τών Ασφαλιστών του Λονδίνου, ό αριθμός τών επιθέσεων εναντίον έμπορικών πλοίων στον Περσικό κόλπο διπλασιάστηκε τό 1986 σέ σχέση μέ τό προηγούμενο έτος. Οι ναυτικές και άεροπορικές επιθέσεις έπληξαν έν συνόλων 98 πλοία (έναντι 47 του 1985) από τά όποία όμως τό μεγαλύτερο μέρος ήταν άνασφάλιστα και τών όποιων τό σκάφος δέν είχε σημαντική αξία.

Σέ παγκόσμιο πεδίο, τό σύνολο τών πλοίων που θεωρήθηκαν ως όλική άπώλεια άνήλθε σέ 156 συνολικού τόννάζ 1,21 εκατ. τον. γκρόν. Η αύξηση τών άπωλειών συμπληρώθηκε μέ τήν αύξηση τών ασφαλίσεων σέ όλους σχεδόν τούς τομείς, επιτρέποντας στους ασφαλιστάς νά πετύχουν τό καλύτερο από πολλών έτών αποτέλεσμα.

Οι μεγαλύτερες άπώλειες ήταν του VLCC «Hawaii» (372.201 τον. d.w.) άσφαλισμένου

γιά 8 εκατ. δολάρια και του ULCC «W. Enterprise» 557.430 τον. d.w. άσφαλισμένου γιά 15 εκατ. δολάρια.

Γιά τήν προστασία της σημαία τους οι Η.Π.Α. μοίρασαν σέ δύο μέρη τό στόλο που έδρευε στη Μ. Ανατολή, διατηρώντας τρία πολεμικά στά βόρεια του Κόλπου και τρία νότια τών στενών του Όρμούζ. Έξάλλου αύξησαν τις προμήθειες όπλων σέ χώρες άπειλούμενες από τό Ίράν, παρέχοντας άεροπλάνα στό Μπαχρέιν και τεθωρακισμένα στη Σαουδική Αραβία. Πάντως όπως έγινε γνωστό, προμήθευαν μέ μυστικό τρόπο όπλα στην Περσία από τό Σεπτέμβριο του 1985 μέχρι τόν Οκτώβριο του 1986, ενώ στό Ίράκ μετεβίβαζαν μόνο πληροφορίες, φρονώντας ότι σέ πολεμικό υλικό έφοδιάζεται ικανοποιητικά από άλλες χώρες.

Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ Ο.Ο.Σ.Α.

Ο Όργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Αναπτύξεως, ό γνωστός ΟΟΣΑ, που περιλαμβάνει 24 βιομηχανικές χώρες, υιοθέτησε μία ένδιαφέρουσα ναυτιλιακή συμφωνία, ή όποία μέ τη μορφή αποφάσεων και συστάσεων στοχεύει στην ένεργό φιλελευθεροποίηση της ναυτιλιακής πολιτικής.

Κατά τούς όρους της αποφάσεως, ό ΟΟΣΑ άναλαμβάνει τήν ύποχρέωση νά υποβάλει νέες προτάσεις μέχρι τό τέλος του 1988. Έξάλλου οι υιοθετηθείσες συστάσεις αναφέρονται στους ακόλουθους πέντε βασικούς στόχους: α) διατήρηση πάση θυσία τών έλευθέρων συναλλαγών, β) εξασφάλιση της έλευθέρης προσεγγίσεως στό διεθνή συναγωνισμό, γ) συντονισμός της αντιδράσεως τών κρατών - μελών στις πιέσεις τών τρίτων, δ) προώθηση του ρόλου τών κυβερνήσεων στην έπεξεργασία ναυτιλιακής πολιτικής άποσκοπούσης στην έφαρμογή ανταγωνιστικής πολιτικής στον τομέα τών τακτικών γραμμών και ε) συμφωνία άρχης γιά τήν καθιέρωση μορατόριουμ σέ κάθε νέο μέτρο ύποπτο καταστρατηγήσεως του έλεύθερου συναγωνισμού.

Η άποδοχή τών συστάσεων αύτων άναγκάζει τήν έκ μέρους τών κρατών - μελών άναγνώριση τών επιδιωκτέων στόχων, οι όποιοι τελικά θά πρέπει νά οδηγήσουν στην τροποποίηση τών έσωτερικών νομοθεσιών γιά τήν προσαρμογή τους στό περιεχόμενο τών συστάσεων.

ΣΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟ ΤΕΥΧΟΣ

Άργά τό μεσημέρι της Παρασκευής έλήφθη

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

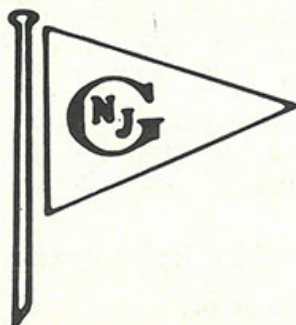
Δέν πρόλαβε καλά - καλά νά διακόψει τις γύρω άπ' τόν κόσμο γραμμές της ή υπό πτώχευση U.S. Lines και μία άλλη «γερμανική» εταιρία, ή Sanator Line, προγραμματίζει γιά τήν άνοιξη καινούργια τακτική γραμμή μέ τό γύρω του κόσμου σέ 84 μέρες. Ο κύκλος ξεκινώντας από τή Βρέμη θά περιλαμβάνει λιμένες της Όλλανδίας, Βελγίου, Ιταλίας και Μ. Βρετανίας, θά συνεχίζει μέ προσεγγίσεις στην άνατολική και δυτική άκτή της Αμερικής (μέσω Παναμά) και ακολουθώντας τους νοτιοανατολικούς άσιατικούς λιμένες της Ινδίας και της μέσης Ανατολής. Στην άρχή θά χρησιμοποιηθούν όκτώ ναυλωμένα πλοία - κοντέινερ μέσου μεγέθους υπό γερμανική σημαία μέ τρεις έβδομαδιαίες άναχωρήσεις.

Κατά τις δηλώσεις του γεν. διευθυντού της νέας εταιρίας, τό σχέδιο αυτό είχε άποφασισθεί πρό έτους περίπου και δέν τό έπηρέασε ή πτώχευση της U.S. Lines. Αναγνωρίζεται πάντως ότι άποτελεί σημαντική πρόκληση, που μπορεί νά συγκριθεί μόνο μέ τις πρώτες μεταπολεμικές έξορμήσεις, τήν έποχή που ή γερμανική ναυτιλία έπρεπε νά ξαναρχίσει από τό μηδέν.

Φαίνεται λοιπόν ότι ό περίφημος «γύρος του κόσμου σέ 80-μέρες» δέν είναι μόνο μία έλκυστική περιπέτεια, όπως τήν περιέγραψε ό Ιούλιος Βέρν στις άρχές του αιώνα μας. Ούτε ξεπεράστηκε από τά υπερηχητικά άεροπλάνα και τις περιφορές τών τεχνητών δορυφόρων. Στον τομέα τών υπερπόντιων θαλάσσιων μεταφορών εξακολουθεί νά είναι ακόμα μία συμφέρουσα έμπορική έκμετάλλευση.

στά «Ναυτικά Χρονικά» μία χωρίς ήμερομηνία έπιστολή του γεν. γραμματέα της ΠΝΟ κ. Μιχ. Ζενζεφύλλη ή όποία θά δημοσιευθεί στό τεύχος της 1ης Απριλίου, διότι απλούστατα δέν προλαβαίναμε νά τήν καταχωρήσουμε στό σημερινό τεύχος - ή διευκρίνιση γίνεται μόνο και μόνο γιά νά μήν νομισθεί από τόν έπιστολογράφο ότι άποφεύγουμε νά δημοσιεύσουμε τήν έπιστολή του.

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



THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

«VICTORY III» — ΥΠΟ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΣΤΟ ΠΕΡΑΜΑ ΤΟ ΣΑΒΒΑΤΟ 7 ΜΑΡΤΙΟΥ 1987

Ένας ξένος αλλά φίλος, όπως αποδεικνύεται, του τόπου αυτού και των Ελλήνων και ιδιαίτερα των Ελλήνων που ασχολούνται με οποιοδήποτε τρόπο με τη θάλασσα και τη Ναυτιλία, ο κ. Seriot, μάς έστειλε με τόν ανωτέρω τίτλο το κείμενο (τόν ύμνο, θά έπρεπε να γράψουμε, για τους Έλληνες της θάλασσας) που ακολουθεί και τόν οποίο δημοσιεύουμε με ιδιαίτερη εύχαριστηση:

Νωρίς τό απόγευμα έτυχε να είμαστε στη γέφυρα μαζί με μερικούς επισκέπτες από τό Λονδίνο.

Τό πλοίο πού ήταν δίπλα μας (πρόκειται για τό δεξαμενόπλοιο «Θεοδύμπος») έπι-σκειναζόταν, κυρίως έλασματουργικές έργασίες σέ δεξαμενές, καλύμματα άμπαριών κλπ. Όλη ή έργασία συνεχιζόταν έντατικά και για ένα Σαββατιάτικο απόγευμα δέν είναι συνηθισμένο θέαμα στίς μέρες μας και στή σημερινά έργατικά έθιμα, να βλέπεις τόσους ανθρώπους να είναι τόσο φανερά άφοσιωμένοι στίς έργασίες τους, όπως μπορούσα να δω με τά ίδια μου τά μάτια.

Ξαφνικά ένα σύννεφο από πυκνό καπνό φάνηκε να βγαίνει από ένα άνοιγμα του καταστρώματος. Υπήρξε μία στιγμή πανικού και μερικοί άνδρες άρχισαν να τρέχουν προς την πρύμνη του πλοίου για να ξεφύγουν από την σκάλα αλλά μετά από 20-30 μέτρα γύρισαν πίσω στίς προηγούμενες θέσεις τους, εξαφανίστηκαν μέσα στον καπνό και άρχισαν να πολεμούν την φωτιά και να πολεμούν την φωτιά γιατί οι σύντροφοί τους ήταν παγιδευμένοι μέσα στίς δεξαμενές.

Εδώ όλοι ήξεραν τί έκαναν, χειριζόμενοι τίς πυροσβεστικές άντλίες ρίχνοντας νερό. Πρέπει να είναι γνωστό ότι χρειάζεται πολύ θάρρος για να συνεχίσεις να πολεμάς την φωτιά καθώς ή θερμότητα από τίς ασάλινες πλάκες πού καταστρώματος γίνεται αισθητή κάτω από τά παπούτσια σου. Είμα-σταν σίγουροι γι' αυτό καθώς τό νερό πού ριχνόταν στό κατάστρωμα άμέσως εξατμιζόταν σέ σύννεφα από άτμο πού άνακατεύονταν με σύννεφα από καπνό.

Μερικές φορές οι άνδρες κέρδιζαν, μερικές φορές ή φωτιά δέν δεχόταν την ήττα. Έπιτά τραυματίες είναι πολλοί, όμως έμεις περιμέναμε πολλούς νεκρούς μετά από ένα παρόμοιο περιστατικό πού είδαμε στή Μασσαλία, στό «Όλύμπικ Χόνορ», τόν Άπρίλιο του 1865.

Μπορώ να πώ ότι ήμουν εύτυχής να δω την γενναϊότητα πού παρουσίασαν οι Έλληνες ναυτικοί, μπροστά σέ έκπληξη πράγμα

πού μου θυμίζει τό περίφημο «ΟΧΙ» (του έλληνικού λαού στή διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου).

Μπορώ να πώ επίσης ότι ήμουν περήφανος γιατί τόυ θεωρούσα όλους σάν «Παιδιά δικά μου».

SERIOΤ

ΠΟΛΙΤΙΚΗ "Η ΑΡΓΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΣΤΡΑΤΕΙΑ;

«Τά «Ναυτικά Χρονικά» επιχαίρουν για την έκλογή του κ. Χρ. Ντούνη για τη θέση του άρχηγού του Λιμ. Σώματος και κυρίως για την επιβράβευση της άρετης, της συνέπειας, του ήθους και της προσηλώσεως στην ιδέα της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας στην οποία είναι στρατευμένος από νεαροτάτης ηλικίας ο κ. Χρ. Ντούνης».

Συγχαίρω τά «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» γι' αυτή τη σωστή εκτίμηση και αποτίμηση.

Γιατί πραγματικά έτσι είναι.

Κι αυτό τό ξέρουν όλοι όσοι γνώρισαν τόν κ. Χρ. Ντούνη στό μαθητικά θρανία, στή ναυτική εκπαίδευση ή στό λιμεναρχείο του Ρόττερταμ.

Κι αυτός είναι ο λόγος πού με κάνει να πιστεύω πώς, στην περίπτωση του κ. Χρ. Ντούνη, δέν θά υπάρξει χάσμα μεταξύ ουσίας και έξ-ουσίας.

Γιατί γνωρίζει ο κ. Χρ. Ντούνης ότι αυτά πού κάποτε δώσαμε «άπό κάτω προς τά πάνω», σήμερα τά παίρνουμε πίσω για να τά γυρίσουμε «άπό πάνω προς τά κάτω».

Και ή ευθύνη μας μεγαλώνει.

Γράφω ή ευθύνη μας γιατί όλοι όσοι γνοιαζόμαστε για τη ναυτιλία και πονάμε την ναυτική εκπαίδευση — πού αυτή είναι πραγματικά τό μέλλον της Έλληνικής Ναυτιλίας — νοιώθουμε συμπαραστάτες και συνυπεύθυνοι, στό μέτρο της ευθύνης μας, γι' αυτά πού γίνονται τώρα και πού σίγουρα επηρεάζουν τό μέλλον.

— Πέρις τόν 'Ιανουάριο, στό κόσμιο της πίττας των Πλοίαρχων, είχα γράψει για την έμπιστοσύνη πού ένέπνευσε ο YEN κ. Στάθης Άλεξανδρής και την πεποίθησή μου ότι μία νέα άντίληψη στην αντιμετώπιση των ναυτιλιακών προβλημάτων είχε άρχισι να γεννιέται σ' αυτό τό δύσκολο ύπουργείο.

— Σήμερα, εκτιμώντας τη δύσκολη πορεία του χρόνου πού πέρασε και σταθμίζοντας την επιλογή του κ. Χρ. Ντούνη για να συνεχίσει και να βελτιώσει τό έργο του προκάτοχου του, πιστεύω σάν άνθρωπος της θάλασσας, πού υπηρέτησε και υπηρετεί τη

Ναυτιλία μέσα και έξω από τά πλοία, πώς ή μικρή άνταύγεια, τό ξάνοιγμα στή βαρυσυννεφία της ναυτιλίας μας πού είδαμε πέρις, τώρα μεγαλώνει όλο και περισσότερο.

Άφού, ο κ. Χρ. Ντούνης μάς δίνει την βεβαιότητα πει μπορεί να είναι ένας ήγέτης πού να μην έπεται του σήμερα αλλά να προηγείται του σήμερα για να χτίσει τό αύριο.

— Γιατί, άν και οι καιροί εξακολουθούν να είναι δύσκολοι για τη ναυτιλία και τά σφάλματα του παρελθόντος, ειδικά στή ναυτική εκπαίδευση εξακολουθούν να είναι μεγάλα. Έλπίζουμε ότι τό ένδιαφέρον του γενικού γραμματέα κ. Παπαδόπουλου θά έναρμονιστεί με την εκπαιδευτική πείρα του νέου Άρχηγού του Λιμ. Σώματος... ώστε ή πλοιαρχική τάξη, τό Διευθυντικό στρώμα πού διαμορφώνει την κοινή γνώμη στό ναυτικό κόσμο, όταν αξία κατέχει τη θέση της, ο λαός (ο ναυτικός) τη σέβεται και την άκούει, θά αποκτήσει τά κίνητρα και τίς προϋποθέσεις για να κατέχει επάξια τη θέση της και να στηρίζει τη ναυτιλία του αύριο.

Σ' έναν κόσμο πού σήμερα «όλισθαίνει», πού σπουδαστές ζητούν αναβάθμιση των σχολών Ε.Ν. (βλέπε έπιστολή τριανταδύο σπουδαστών ΑΔΣΕΝ Οίνουσών προς YEN 16.12.82 — Ν. Χρονικά 'Ιανουαρίου) ή όταν διαβάζουμε στον τύπο για «κάθετη πτώση» όπου οι γενναίοι των ιδεών και των λέξεων διαπιστώνουν ότι σήμερα όλο και λιγότεροι άνθρωποι γνωρίζουν τη διαφορά μεταξύ κατακόρυφου και καθέτου.

Έπισημαίνουμε, πώς ακόμη υπάρχουν άξιοι έφοπιστές, άξιοι δάσκαλοι, άξιοι πλοίαρχοι και μηχανικοί πού μπορούν να υπηρετήσουν τό αύριο της Έλληνικής Ναυτιλίας.

Αυτούς, πρέπει να έπιστρατεύσει ή ήγεσία άν θέλει να εκστρατεύσει.

Τό χρυσόμαλλο δέρας ποτέ δέν έρχεται χωρίς την άργοναυτική εκστρατεία.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.

Πειραιάς 9.3.87

Η UNICEF ΕΥΧΑΡΙΣΤΕΙ

Άγαπητέ κύριε Διευθυντά,

Θέλουμε να σας εύχαριστήσουμε εκ μέρους όλων των παιδιών των οποίων οι συνθήκες ζωής θά βελτιωθούν με την εφαρμογή των προγραμμάτων της UNICEF πού χρηματοδοτούνται από την πώληση εύχρηστων καρτών.

Νά είσθε σίγουροι ότι ή βοήθεια και ή προβολή πού προσέφερε στην UNICEF ο δημοσιογραφικός σας όργανισμός θά αποδώσει θετικά αποτελέσματα στην προσπάθεια διάσωσης των 40.000 παιδιών πού πεθαίνουν καθημερινά στον άναπτυσσόμενο κόσμο.

Μάς βοηθήσατε να δώσουμε έλπίδες και να εξασφαλίσουμε ένα καλύτερο μέλλον σέ εκατομμύρια παιδιά με τά προγράμματα βοήθειας της UNICEF.

Μέ εκτίμηση

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΓΕΩΡΓΟΥΛΗ
Πρόεδρος

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΜΠΟΥΡΔΑΡΑΣ
Γενικός Γραμματέας

" SACORAFOS "

TECHNICAL SPECIFICATION/CLAIMS

ANSAPHONE 86.27.469

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 αλλαγή του κλίματος εκφράζεται μέ συγκεκριμένα μέτρα υπέρ του πλοίου

‘Η αλλαγή του κλίματος είναι πλέον γεγονός που εκφράζεται με συγκεκριμένα μέτρα τα οποία διευκολύνουν το πλοίο και τους ανθρώπους του αλλά και με έναν βαθύτατο προβληματισμό για την ρύθμιση και την αντιμετώπιση σειράς θεμάτων που απασχολούν την ‘Ελληνική Ναυτιλία.

Αυτή η αλλαγή του κλίματος ξεκίνησε από την εγκύκλιο του Υπουργού κ. Στάθη ‘Αλεξανδρή με την οποία αναλύονταν τα μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και την απασχόληση των ‘Ελλήνων ναυτικών.

‘Η υπουργική εγκύκλιος

Στην εγκύκλιό του αυτή προς τις λιμενικές αρχές με ημερομηνία 13 ‘Ιανουαρίου ο Υπουργός υπογράμμιζε και τα εξής:

«Βασική προϋπόθεση επιτυχίας των μέτρων αυτών και επίτευξης του επιδιωκόμενου σκοπού είναι η **στήριξη** τους από όλους τους φορείς και κυρίως από το διοικητικό φορέα, κεντρική και περιφερειακές υπηρεσίες του YEN.

Πρέπει όλοι να συνειδητοποιήσουμε ότι η **υπαρξη μεγάλης ελληνικής ναυτιλίας** (πλοία και ναυτικοί) **αποτελεί έθνικη αναγκαιότητα** και προς την κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να καταβληθεί κάθε προσπάθεια.

Με βάση τα στοιχεία που σάς παρέχονται, να ενημερώνετε όλους τους ενδιαφερομένους κατά τις επαφές σας στον κύκλο των αρμοδιοτήτων σας, τόσο για την αναγκαιότητα λήψης των μέτρων αυτών, όσο και για την ουσιαστική βοήθεια που μπορούν να προσφέρουν στο πλοίο, καθώς επίσης και για τα όφελή των ‘Ελλήνων ναυτικών από την αύξηση των ελληνικών πλοίων.

Παράλληλα με τα μέτρα, **θα πρέπει όλος ο διοικητικός φορέας να αντιμετωπίσει με πνεύμα αγάπης και κατανόησης** τα πρακτικά προβλήματα που καθημερινά δημιουργούνται για το ναυτικό και το πλοίο, με στόχο τη γρήγορη, αποτελεσματική και σωστή επίλυσή τους. Στην αντιμετώπιση αυτή, ενδεχομένως θα χρειασθεί από όλους ένα ευρύτερο πνεύμα ευελιξίας, πάντα βέβαια στα πλαίσια των νομίμων διαδικασιών.

Σε όρισμένες περιπτώσεις, αυτό μπορεί να συνεπάγεται την άμεση επικοινωνία

νά με το YEN για την παροχή κατευθύνσεων και οδηγιών.

Με αυτό τον τρόπο έμπρακτα θα αποδειχθεί η συμπαράσταση του διοικητικού φορέα στα προβλήματα του ναυτικού και του πλοίου.

Με τις διαταγές, Μόνιμος ‘Εγκύκλιος υπ’ αριθ. 1, αρ. πρωτ. 70151/334/31.5.76 YEN(ΔΝΕΡ-1, 1421.5/3/85/27.5.85 YEN/ΔΕΝ-3 και 70113/3370/17.7.86 YEN/ΔΝΕΡ 2, σās έχουν δοθεί οδηγίες σχετικά με τον τρόπο έλέγχου της συνθέσεως των πλοίων, διενέργειας εκτακτων επιθεωρήσεων και επιλύσεων ναυτεργατικών διαφορών αντίστοιχα.

‘Αν και είναι καθολικά αναγνωρισμένο ότι το σύνολο των λιμενικών αρχών στους τομείς αυτούς καταβάλλει φιλότιμες προσπάθειες για την εξυπηρέτηση του πλοίου και των ναυτικών στα πλαίσια της ύφισταμένης νομοθεσίας, των εγκυκλίων κλπ., κρίνουμε σκόπιμο να επαναλάβουμε ότι η παρέμβασή σας θα πρέπει να αποσκοπεί στην επίλυση των προβλημάτων των πλοίων και των πληρωμάτων τους ως και στην αποκατάσταση των τυχόν έλλειψεων που επηρεάζουν κυρίως την ασφάλεια του πλοίου.

Μικροελλείψεις που δέν θίγουν την ασφάλεια του πλοίου, μικροεκτροπές από τις οργανικές συνθέσεις κλπ. θα πρέπει να αντιμετωπίζονται με ευρύτητα αντιλήψεως και γενικά σέ καμιά περίπτωση, κατά την διενέργεια έλέγχου ή την παρέμβασή σας για επίλυση κάποιας διαφοράς, δέν θα πρέπει να αγνοούνται οι ιδιομορφίες των εκάστοτε ανακυπτόντων προβλημάτων, οι δυσμενείς συνθήκες κάτω από τις οποίες κατά την παρούσα περίοδο κινείται το ελληνικό πλοίο καθώς και το επίπονο της εργασίας του ναυτικού.

‘Η επιβολή κυρώσεων, θα γίνεται μόνο σέ περιπτώσει διαπιστωμένης αδιαφορίας των αρμοδίων για συμμόρφωσή τους. ‘Αλλά και στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να είμαστε πειστικοί, για το άναπόφευκτο της ενέργειάς μας αυτής.

Οι προϊστάμενοι των ‘Υπηρεσιών προς τις οποίες απευθύνεται η παρούσα, να ενημερώσουν σχετικά με το περιεχόμενό της το προσωπικό τους και

νά καταβάλλουν κάθε προσπάθεια για την δημιουργία του κατάλληλου ευνόϊκου κλίματος στις σχέσεις υπηρεσιών, πλοίων και πληρώματος, τό όποιο αποτελεί βασική προϋπόθεση για την επίτευξη των στόχων στους οποίους αποβλέπει η λήψη των εξαγγελθέντων μέτρων υπέρ της ναυτιλίας.

Συγκεκριμένα μέτρα

Στά πλαίσια της εγκυκλίου αυτής αλλά και των θεμάτων που έχουν τεθεί μέχρι τώρα κατά τις επισκέψεις της υπό τον αρχηγό του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχο κ. Χρ. Ντούνη ομάδος του YEN σέ ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπάρχουν ήδη συγκεκριμένα μέτρα για την αντιμετώπιση των πρακτικών προβλημάτων που δημιουργούνται καθημερινά για τό πλοίο και τους ναυτικούς αλλά και ένας βαθύτατος προβληματισμός για την αντιμετώπιση και άλλων θεμάτων που απασχολούν τό πλοίο και τους ανθρώπους του και γενικότερα την ‘Ελληνική Ναυτιλία, όπως είναι λόγου χάρη τό ζήτημα του ένιαιου πληρώματος (γέφυρας, μηχανής και γενικών υπηρεσιών) που έχουν καθιερώσει με μεγάλη επιτυχία άλλες εκ παραδόσεως ναυτιλιακές χώρες κλπ.

Τά συγκεκριμένα μέτρα που έχουν ληφθεί ως τώρα αναφέρονται στα θέματα της οργανικής συνθέσεως των πλοίων αναφορικά με τις προς τό NAT εισφορές, της διελεύσεως των πλοίων από ελληνικά λιμάνια με καθεστώς τράνζιτ, τη θεώρηση των ναυτιλιακών έγγραφων των πλοίων κλπ.

Γιά τό θέμα της συνθέσεως και των προς τό NAT εισφορών, από τον γενικό γραμματέα του YEN κ. Βασ. Παπαδόπουλο διευκρινίσθηκαν τά εξής προς τό NAT με ημερομηνίες 20 ‘Ιανουαρίου και 10 Μαρτίου αντίστοιχα:

● ‘Ως γνωστόν, σύμφωνα με τον Κ.Ν. 792/78 οι εισφορές πλοιοκτητών και ναυτικών υπέρ του NAT και των λοιπών ασφαλιστικών Ταμείων, καθορίζονται βάσει των οργανικών συνθέσεων των πλοίων, οι οποίες προβλέπονται από τά οικεία Π. Διατάγματα και ‘Υπουργικές ‘Αποφάσεις.

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ

TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G,

ADDRESS:

12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

Μέ αφορμή διάφορα έρωτήματα πού έγιναν στην Ύπηρεσία, όσον αφορά τό νόμιμο της όργανικής σύνθεσης διαφόρων κατηγοριών πλοίων, όας διευκρινίζουμε τά κατωτέρω, μέ την παράκληση νά λαμβάνονται ύποψη κατά τόν ύπολογισμό τών εισφορών, έκκαθάριση τών ναυτολογίων κλπ.

1. 'Η όργανική σύνθεση δέν είναι έλλειπής κατά τά προσόντα ή τόν αριθμό, στην περίπτωση πού σέ μία ειδικότητα κάθετα διαρθρούμενη, όπως τών 'Αξιωματικών καταστρώματος ή μηχανής κλπ., ύπηρετεί ναυτικός μέ ανώτερο δίπλωμα ή πτυχίο αντί εκείνου πού προβλέπει ή όργανική σύνθεση π.χ. αντί τών προβλεπομένων από την όργανική σύνθεση ενός Πλοιάρχου Β' καί δύο Πλοιάρχων Γ' Τάξης ύπηρετούν δύο Πλοίαρχοι Β' καί ένας Πλοίαρχος Γ'.

2. Διευκρινίζουμε, άν καί είναι αυτόνομο, πρός αποφυγή κάθε παρερμηνείας ότι, όπου στην όργανική σύνθεση προβλέπονται δύο ειδικότητες διαζευκτικά π.χ. Μηχανοδηγός Β' ή Λιπαντής, ή ναυτολόγηση του ενός καθιστά την όργανική σύνθεση νόμιμη καί δέν τίθεται θέμα έλλείποντος.

● Μέ αφορμή σχετικό αίτημα της 'Ενώσης 'Ελλήνων 'Εφοπιστών όας γνωρίζουμε ότι όπου στίς όργανικές συνθέσεις τών πλοίων προβλέπεται ειδικότητα πού είναι προαιρετική γιά τόν πλοιοκτήτη (π.χ. ή πρόσληψη 'Ηλεκτρολόγου γιά πλοία από 3.000 - 10.000 κοχ), ή-μή πρόσληψη δέν αποτελεί έλλειψη στην όργανική σύνθεση του πλοίου καί επομένως άποψη μας είναι ότι δέν θά πρέπει νά γίνεται καί είσπραξη τών εισφορών πού αναλογούν.

'Επίσης όας γνωρίζουμε ότι στίς περιπτώσεις πού από τίς διατάξεις τών όργανικών συνθέσεων προβλέπεται έναλλακτική ναυτολόγηση ναυτικών διαφόρων ειδικοτήτων (π.χ. Μηχανοδηγός ή Λιπαντής ή Δοκ. Μηχανικός), θά πρέπει νά ύπολογίζονται είσφορές ανάλογες πρός την ειδικότητα του ναυτικού πού πράγματι είναι ναυτολογημένος.

'Η λειτουργία του NAT

'Εξ άλλου στίς 10 Φεβρουαρίου ό 'Υπουργός κ. Στάθης 'Αλεξανδρής έστει-

λε στό NAT τό κατωτέρω έγγραφο γιά τή λειτουργική έξυπηρέτηση τών πλοίων από τό Ταμείο:

● Σας γνωρίζουμε ότι στό YEN έχει διατυπωθεί από πολλές ναυτιλιακές εταιρίες, τό αίτημα όπως κατά τίς μή εργάσιμες ώρες καί ήμέρες, ύπάρχει στό NAT προσωπικό γιά την άμεση επίλυση διαφόρων προβλημάτων άρμοδιότητός του πού αντιμετώπιζουν τά ελληνικά πλοία.

'Αναγνωρίζοντας τή σοβαρότητα του αίτηματος καί λαμβάνοντας ύπόψη την ανάγκη συνεχούς καί άπρόσκοπτης λειτουργίας του πλοίου, ιδίως ύπό τίς σημερινές δύσκολες συνθήκες πού διέρχεται ή ναυτιλία, παρακαλούμε νά προβήτε τό ταχύτερο στίς άπαραίτητες ένέργειες γιά τή αντιμετώπιση του όλου θέματος καί νά μάς γνωρίσετε σχετικά.

'Η διέλευση πλοίων τράνζιτ

Γιά την καλύτερη έξυπηρέτηση τών πλοίων πού διέρχονται από ελληνικά λιμάνια μέ καθεστώς τράνζιτ μέ έγκύκλιο του άρχηγού του Λιμενικού Σώματος κ. Ντούνη πρός τίς λιμενικές αρχές έσωτερικού διευκρινίσθηκαν τά έξης:

1. Μέ τίς πιά πάνω σχετικές, αναφέρονται τέσσερις έγκύκλιοι, όας είχαν δοθεί λεπτομερείς οδηγίες γιά τή διαδικασία πού θά πρέπει νά ακολουθείτε στίς περιπτώσεις TRANZIT διέλευσης πλοίων από τά λιμάνια περιοχής δικαιοδοσίας σας, ένώ παράλληλα είχαν καθορισθεί οι συγκεκριμένες πράξεις, πού μπορούσαν νά διενεργήσουν αυτά τά πλοία.

2. Διευκρινίζοντας καί συμπληρώνοντας τίς πιά πάνω σχετικές, παραγγέλουμε στό έξης νά επιτρέπετε την TRANZIT διέλευση όποιουδήποτε πλοίου, πού προέρχεται από λιμάνι του έξωτερικού καί προορίζεται γιά λιμάνι του έξωτερικού γιά τή διένεργεια κάθε εργασίας πού αναφέρεται σέ θέματα:

α) 'Αντικατάστασης μελών πληρώματος καί άποεπιβίβασης έπισκεπτών συγγενών.

β) Παραλαβής τροφοεφοδίων, καυσίμων καί λιπαντικών.

γ) 'Υφαλοκαθαρισμού (σέ περιοχές

πού επιτρέπεται)

δ) Παράδοσης πετρελαιοειδών καταλοίπων, σέ αναγνωρισμένες εύκολίες ύποδοχής.

ε) Παράδοσης παραλαβής μηχανμάτων, γιά επιθεώρηση ή αντικατάστασή τους.

στ) 'Επιθεώρησης ήλεκτρονικών καί λοιπών όργάνων, από όλιγομελές συνεργείο.

ζ) Δειγματοληψίας φορτίου.

η) Διενέργειας GAS FREEING

3. 'Επίσης θά επιτρέπετε τή διέλευση από τό λιμάνι σας πλοίων έξωτερικού, χωρίς τίς διατυπώσεις κατάπλου - απόπλου, αλλά μέ τίς διατυπώσεις της TRANZIT διέλευσης καί στίς ακόλουθες περιπτώσεις:

α) 'Όταν τό πλοίο προοριζόμενο γιά λιμάνι του έξωτερικού, καταπλέει στό λιμάνι σας, από λιμάνι του έσωτερικού, γιά την πραγματοποίηση μιάς ή περισσότερων από τίς αναφερόμενες στην προηγούμενη παράγραφο πράξεων έφόσον:

(1) Δέν έχουν περάσει περισσότερες από 24 ώρες από τόν απόπλου του πλοίου από τό προηγούμενο λιμάνι, στό όποιο έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες χορήγησης απόπλου γιά λιμάνι του έξωτερικού. ('Εχει δηλαδή χορηγηθεί απόπλους γιά τό έξωτερικό).

(2) Δέν έχουν μεσολαβήσει από τόν απόπλου του πλοίου από τό προηγούμενο λιμάνι γεγονότα (ναυτικό ατύχημα, τραυματισμός κλπ.), πού νά επιβάλουν τή διένεργεια όποιασδήποτε προανακριτικής πράξης καί τόν επανέλεγχο της σύνθεσης του πληρώματος καί τών ναυτιλιακών έγγράφων. Τό γεγονός θά βεβαιώνεται μέ την κατάθεση ύπευθυνης δήλωσης του πλοιάρχου του πλοίου.

β) 'Όταν τό πλοίο, προοριζόμενο γιά λιμάνι του έσωτερικού, καταπλέει στό λιμάνι σας, από λιμάνι του έξωτερικού γιά νά πραγματοποιήσει μία ή περισσότερες από τίς αναφερόμενες στην παραγ. 3 πράξεις, πλην της αντικατάστασης μελών πληρώματος.

4. 'Επισημαίνουμε ότι σέ όλες τίς περιπτώσεις της παραγράφου 3, τά πλοία δέν θά απαλλάσσονται τών τυχόν ύπο-

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

χρεώσεων τους, για την καταβολή λιμενικών και λοιπών τελών και δικαιωμάτων.

Η θεώρηση ναυτιλιακών εγγράφων

Εξάλλου μέ εγκύκλιο του Υπουργού κ. Στάθη Αλεξανδρή καθορίσθηκαν τά εξής σχετικά μέ τή θεώρηση των ναυτιλιακών εγγράφων των πλοίων από τίς λιμενικές ή προξενικές αρχές:

1. Ός γνωστό από τήν διάταξη του άρθρου 125 του ΚΔΝΔ προβλέπεται ή ύποχρέωση του πλοίαρχου ή σέ περίπτωση κωλύματός του, του αναπληρωτή του μετά τόν κατάπλου του πλοίου στο λιμάνι καί τήν εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από τίς ισχύουσες ύγειονομικές διατάξεις νά παρουσιασθεί εντός 24ώρου στήν Λιμενική ή Προξενική Αρχή, προσκομίζοντας για θεώρηση τό ήμερολόγιο καί ναυτολόγιο του πλοίου, καθώς καί κάθε άλλο ναυτιλιακό έγγραφο, που θά ζητηθεί από τήν παραπάνω Αρχή.

2. Περαιτέρω, από τόν πιό πάνω Κώδικα προβλέπεται ότι ή μη έγκαιρη προσκόμιση των ναυτιλιακών εγγράφων για θεώρηση συνίστα είδικό πειθαρχικό παράπτωμα του πλοίαρχου (Άρθρο 245 παρ. στ' του ΚΔΝΔ), ενώ παράλληλα από τήν διάταξη του άρθρου 234 του ίδιου Κώδικα θεσπίζονται καί ποινικές κυρώσεις κατά του πλοίαρχου, ό όποιος αποπλέει χωρίς έλεγχο τής Λιμενικής Αρχής.

3. Από τή διατύπωση των διατάξεων αυτών διαγράφεται γενικά ή ύποχρέωση του πλοίαρχου νά παρουσιασθεί όπωσδήποτε μετά τόν κατάπλου καί εντός 24ώρου στήν Λιμενική ή Προξενική Αρχή για θεώρηση των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου, ανεξάρτητα από τό χρόνο παραμονής στο λιμάνι καί τίς συνθήκες κατάπλου.

4. Στήν πράξη όμως, όπως είναι πλέον γνωστό, πολλά Έλληνικά πλοία καταπλέουν σέ λιμάνια κυρίως του έξωτερικού για όλιγώρη παραμονή προς άνεφοδιασμό, πετρέλεια κλπ. παραμένοντας πολλές φορές καί στο άγκυροβόλιο των λιμένων, μέ συνέπεια οι πλοίαρχοι νά συναντούν άντικειμενική άδυναμία τήρησης των πιό πάνω υποχρεώσεων τους.

Τό πρόβλημα γίνεται άκόμα όξύτερο άν ληφθεί ύπόψη, στα μεγάλα ιδίως λιμάνια του έξωτερικού, καί ή απόσταση τής έδρας τής Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής από τόν προβλήτα ή άγκυροβόλιο του πλοίου σέ συνδυασμό μέ τήν ώρα κατάπλου καί τά υπάρχοντα συγκοινωνιακά μέσα.

5. Έκ των πραγμάτων λοιπόν, είναι ιδιαίτερα δυσχερές καί πολλές φορές άδύνατη ή προσκόμιση των ναυτιλιακών εγγράφων για θεώρηση από τήν Λιμενική ή Προξενική Αρχή.

Έχοντας ύπόψη τά άνωτέρω καί μέ γνώμονα τήν διευκόλυνση τής κίνησης των πλοίων παραγγέλλουμε τά εξής:

α. Η προσκόμιση των ναυτιλιακών εγγράφων για θεώρηση από τήν Λιμενική ή Προξενική Αρχή, στίς περιπτώσεις που μνημονεύονται στήν παρ. 4 του παρόντος θά πρέπει, κατ' αρχή, νά άντιμετωπίζεται εντός των πλαισίων των ύφισταμένων πραγματικών συνθηκών καί τής ύπαρξης άντικειμενικής δυνατότητας παρουσίας του πλοίαρχου στή Λιμενική ή Προξενική Αρχή.

β. Ό πλοίαρχος έφόσον άντιμετωπίζει περίπτωση άντικειμενικής άδυναμίας παρουσίας, όφείλει νά επικοινωνήσει μέ τό προσφορώτερο μέσο μέ τήν Λιμενική ή Προξενική Αρχή καί νά θέσει ύπόψη τό πρόβλημα, αναφέροντας συγχρόνως καί τήν ύπαρξη τυχόν παρατηρήσεων ή εγγραφών που θά πρέπει νά τεθούν ύπόψη τής αρχής ή άλλων έκτάκτων γεγονότων.

γ. Η Λιμενική ή Προξενική Αρχή στήν συνέχεια έκτιμώντας κάθε περίπτωση καί έφόσον δέν συντρέχουν λόγοι επιβάλλοντες τήν άπαγόρευση του απόπλου ή τήν καθυστέρηση αυτού, θά παρέχει σχετικές οδηγίες προς τόν πλοίαρχο για τήν άντιμετώπιση των τυχόν προβλημάτων τίς όποιες ό πλοίαρχος θά καταχωρεί στο ήμερολόγιο του πλοίου.

δ. Στίς περιπτώσεις άδυναμίας παρουσίας στήν Λιμενική ή Προξενική Αρχή άλλα καί άδυναμίας επικοινωνίας μέ αυτή (Αργίες, έκτός έργασίας ώρες, άπουσία τής Αρχής κλπ.) τότε ό πλοίαρχος κάνει σχετική έγγραφή στο ήμερολόγιο καί αποπλέει μέ ίδια του εύθύνη, ενημερώνοντας έκ των ύστέρων γραπτώς ή τηλεγραφικώς τήν Λιμενική ή Προξενική Αρχή.

6. Εύνόητο είναι ότι στήν περίπτωση ύπαρξης ειδικών λόγων, που επιβάλλουν τήν έκδήλωση δικής σας ένεργειας, όπως π.χ. κάποια καταγγελία, διαταγή έρευνας, έπίλυση ναυτεργατικής διαφοράς, έκτακτα γεγονότα, απαιτούνται διερεύνηση καί παρουσία τής Αρχής, προανάκριση για ναυτικό άτύχημα κλπ, τότε μπορείτε έπίσης καί σεις νά παραγγείλετε τήν επικοινωνία του πλοίαρχου μαζί σας, προκειμένου νά μεθοδεύσετε στίς περιπτώσεις αυτές τίς σχετικές ένεργειες καί κινήσεις σας.

Τό έναίο πλήρωμα

Εξ άλλου ό γενικός γραμματέας του YEN κ. Βασ. Παπαδόπουλος μέ έγγραφό του προς τούς προξενικούς λιμενάρχες Αμβούργου, Αμβέρσας, Λονδίνου, Τόκιο, Μασσαλίας καί Ρότερνταμ που κοινοποιήθηκε καί στήν άρμόδια Διεύθυνση του ύπουργείου Έξωτερικών ζητεί νά συγκεντρωθούν πληροφορίες για τά μέτρα των άλλων χωρών στο θέμα τής έπανδρώσεως των πλοίων μέ πληρώματα πολλαπλής χρησιμότητας.

Συγκεκριμένα ό κ. Παπαδόπουλος ύπογραμμίζει τά εξής:

Σας πληροφορούμε τά κάτωθι:

1. Η συνεχώς αύξανόμενη έφαρμογή

αυτοματοποιημένων συστημάτων στα πλοία καθώς καί ή άλλαγή στίς παραδοσιακές μεθόδους λειτουργίας τους (συντήρηση κλπ.) είναι σήμερα μία πραγματικότητα.

Πολλά ναυτιλιακά κράτη, άρχισαν νά μελετούν ή νά εφαρμόζουν προγράμματα προσαρμογής τής έπاندρώσεως των πλοίων τους στα νέα δεδομένα τής σύγχρονης τεχνολογίας, αναπροσαρμόζοντας τίς συνθέσεις πληρώματος στίς πραγματικές απαιτήσεις ασφαλούς κινήσεως καί λειτουργίας αυτοματοποιημένων πλοίων.

Η έπικρατούσα τελευταία τάση στον τομέα αυτό είναι ή χρησιμοποίηση πληρωμάτων πολλαπλής χρησιμότητας (multi purposes, ή dual duties) δηλαδή έναίο όλιγομελές πλήρωμα για τίς άνάγκες καί του καταστώματος καί τής μηχανής.

Προκειμένου τό YEN νά είναι ένήμερο επί των παρατηρουμένων κατά τ' άνωτέρω εξελίξεων καί τάσεων παρακαλούμε νά συγκεντρώσετε από τίς άρμόδιες Υπηρεσίες των χωρών στίς όποιες ύπηρετείτε τά πιό κάτω στοιχεία:

— Άν εφαρμόζουν τή χρήση τέτοιων πληρωμάτων καί σέ καταταφαιτική περίπτωση σέ ποιές κατηγορίες πλοίων καί ποιές ειδικότητες ναυτικών.

— Πώς έπιτεύχθηκε ή εκπαίδευση ή ενημέρωση των ναυτικών αυτών.

— Πώς άντιμετωπίσθηκε τό θέμα τής άμοιβής των ναυτικών αυτών μετά τήν άνάθεση σ' αυτούς των νέων τους καθηκόντων.

— Στίς κατηγορίες των πλοίων που χρησιμοποιούν τέτοια πληρώματα ποιά είναι ή διαφοροποίηση που έπήλθε στήν όργανική σύνθεση του πληρώματος.

— Κάθε άλλη σχετική μέ τό θέμα αυτό πληροφορία.

3. Τό YΠΕΞ προς τό όποιο κοινοποιείται τό έγγραφο αυτό, παρακαλείται νά ζητήσει από τίς διπλωματικές ύπηρεσίες στή Νορβηγία καί Δανία νά συγκεντρώσουν τά ίδια στοιχεία.

Η ενημέρωση

Στό μεταξύ συνεχίζεται ή έκστρατεία για τήν ενημέρωση των ανθρώπων τής Ναυτιλίας από τήν τριμελή ομάδα του YEN μέ έπικεφαλής τόν άρχηγό του Λιμενικού Σώματος κ. Χρ. Ντούνη.

Εκτός από ναυτιλιακές έπιχειρήσεις τίς όποιες έπισκέπτεται συστηματικά, ή τριμελής ομάδα του YEN παραβρέθηκε σέ συνάντηση στελεχών των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων ή όποια πραγματοποιήθηκε στή Λέσχη Αρχιπλοίαρχων όπου είχε μακρά καί έποικοδομητική ανταλλαγή άπόψεων για πολλά θέματα του εύρύτερου φάσματος τής ναυτιλίας.

Μεταξύ των θεμάτων που συζητήθηκαν στή συνάντηση αυτή ήταν τά εξής:

— Θέματα NAT καί έκτιμήσεως από τήν τυχόν υιοθέτηση του νέου νομοσχε-

δίου για τό Ταμείο.

— Συνέπειες για τό πλοίο από τήν ἀνεξέλεγκτη άσκηση του δικαιώματος άπεργίας τών ναυτικών.

— Έξέταση δυνατότητας προσωρινής άπαλλαγής από φορολογία έλληνοκτητών πλοίων που θά έπιστρέψουν στο έλληνικό νηολόγιο, προκειμένου νά άντιμετωπιστούν τά έξοδα άλλαγής σημαίας.

— Έκσυγχρονισμός κειμένου συλλογικής σύμβασης.

— Συμμετοχή εκπροσώπου της Ένωσης Πλοίαρχων στην Έπιτροπή που έχει συσταθεί για τήν άναθεώρηση του ΚΑΝΔ.

— Έξέταση της σκοπιμότητας και δυνατότητας άνάθεσης στον πλοίαρχο νά εκδίδει πιστοποιητικά άξιοπλοίας για έλλάσσοντες σημασίας περιστατικά, αντί του μέχρι σήμερα ισχύοντος καθεστώς της έκδοσης πιστοποιητικών από νοηνογώνους.

— Αναμόρφωση και εκσυγχρονισμός τών κανονισμών Ε.Ε.Π. σύμφωνα με τούς Κανονισμούς ΙΜΟ.

— Βελτίωση ύποδομής και όργάνωσης έπισκευαστικών βάσεων.

— Άπαλλαγή από Φ.Π.Α. έργασιών έπισκευής πλοίων.

— Βελτίωση και εκσυγχρονισμός ναυτικής εκπαίδευσης.

Έξάλλου στο ΥΕΝ έγινε παρουσία του Υπουργού κ. Στάθη Άλεξανδρή και του Γενικού Γραμματέα κ. Βασίλη Παπαδοπούλου συγκέντρωση τών λιμεναρχών όλης της χώρας για τήν ένημέρωσή τους για τά μέτρα για τήν Ναυτιλία.

Ο Υπουργός σέ σύντομο χαιρετισμό του προς τούς λιμενάρχες άφού ύπογράμμισε τήν πολύπλευρη κατάρτισή τους, τόνισε ότι ή Πολιτεία άπ' αυτούς

περιμένει νά δώσουν τόν καλύτερο έαυτό τους για νά έφαρμοστούν και νά έχουν όσο τό δυνατό μεγαλύτερη άπήχηση τά μέτρα που πάρθηκαν για τή Ναυτιλία και άξίωσε, τήν έποικοδομητική συνεργασία τους με όλους τούς φορείς της Ναυτιλίας.

Στή συνέχεια αναπτύχθηκαν τά μέτρα από τόν άρχηγό και ύπαρχηγό του Λιμενικού Σώματος κ. Χρ. Ντούνη και Γιώργ. Βασόπουλου αντίστοιχα και τόν διευθυντή της Διευθύνσεως Όκεανοπόρου Ναυτιλίας του ΥΕΝ κ. Νίκο Χασιώτη.

Στούς λιμενάρχες τονίστηκε ή άνάγκη νά γίνουν κήρυκες της νέας αντίληψης και της νέας προσέγγισης τών θεμάτων της ναυτιλίας και νά γίνει συνείδηση και στο τελευταίο λιμάνι της χώρας, ή πανελλήνια προσπάθεια που καταβάλλεται για τήν έπιτυχία τών μέτρων.

Στή συνάντηση παραβρέθηκαν και εκπρόσωποι του ναυτεργατικού χώρου.

Έκτός τών άνωτέρω, ό άρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ. Ντούνης με έγκύκλιό του προς όλες τίς ύπηρεσίες του ΥΕΝ συνιστά νά ανατίθεται παραγωγικό έργο και στα κατώτερα ύπηρεσιακά όργανα. Συγκεκριμένα, στην έγκύκλιο ύπογραμμίζονται τά εξής:

— Στα πλαίσια τών προσπάθειών, που καταβάλλονται για βελτίωση της άποδοτικότητας και αύξηση της παραγωγικότητας του ΥΕΝ και τών Υπηρεσιών του, έκτιμάται ότι είναι έπιβεβλημένη ή μεγαλύτερη δυνατή άξιοποίηση όλου του προσωπικού.

— Ειδικότερα, ή άνάθεση έργου στο κατώτερο προσωπικό και ή ένθάρρυνσή του στην άνάληψη ύπεύθυνης εργασίας και άνάπτυξη πρωτοβουλιών, κρίνεται ότι σημαντικά θά συμβάλλει στην έπιτυ-

χή προσέγγιση του παραπάνω στόχου.

— Η άνακούφιση, έξάλλου, τών άνωτέρων κλιμακίων που θά προέλθει από τήν καλύτερη άξιοποίηση του ύφιστάμενου προσωπικού τους, θά έπιτρέψει σ' αυτά, νά επιδίδονται πιό άπερίσπαστα στην έκτέλεση τών διοικητικών τους καθηκόντων. Κι αυτό άσφαλώς θά βοηθήσει στην καλύτερη λειτουργικότητα του τομέα που τό κάθε κλιμάκιο προΐσταται.

— Για τούς παραπάνω λόγους οι Προϊστάμενοι τών Διευθύνσεων του ΥΕΝ και τών Κεντρικών και Περιφερειακών Υπηρεσιών του νά φροντίζουν ώστε νά ανατίθεται σοβαρό παραγωγικό έργο και στο κατώτερο προσωπικό τους. Ο χειρισμός τών θεμάτων που θά ανατίθεται σ' αυτό, θά γίνεται σέ τέτοιο βαθμό ύπεύθυνα, ώστε οι χειριστές τους νά είναι σέ θέση νά ένημερώνουν πλήρως, όταν τούς ζητείται, όποιοδήποτε άνωτέρω τους ιεραρχικά κλιμάκιο.

Στήν προσπάθεια συμμετέχει ένεργά και τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς. Σέ σχετική διαταγή του ό κεντρικός λιμενάρχης πλοίαρχος κ. Μαν. Πελοποννήσιος ύπογραμμίζει τά εξής:

«Στή συνέχεια προγενεστέρων διαταγών για τό άντικείμενο του θέματος και στα πλαίσια του αύξημένου προβληματισμού που πρέπει νά διέπει κάθε ένεργεια της Υπηρεσίας, όσον άφορά τό μεγάλο έθνικό κεφάλαιο που είναι τό έλληνικό πλοίο, διατρανωμένη ιδιαίτερα ιδέα της Πολιτικής και Στρατιωτικής ήγεσίας του Υπουργείου μας, κρίνω σκόπιμο νά σās έπισημάνω τά ακόλουθα:

α. Η ιδιότητα και ή άποστολή μας ως Λιμενικών Όργάνων έπιβάλλει τήν ύποχρέωση για άψογη συμπεριφορά, που

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1880 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 & Iasonos Str. No. 2
GR. 185 - 37 Piraeus

Phones: 4134007/4125287
Telex: 212801 (MARL GR.)

πρέπει να χαρακτηρίζεται από σοβαρότητα, σύνεση, προθυμία, ευγένεια ψυχραιμία στις σχέσεις μας με κάθε συναλλασσόμενο με την Ύπηρεσία μας άτομο, ή εξυπηρέτηση του οποίου πρέπει να αποτελεί βασική επιδίωξη και στόχο όλων μας.

β. Ίδιαίτερα, θέλω να επιστήσω την προσοχή σας πάνω στο θέμα της εξυπηρέτησης της Εμπορικής μας Ναυτιλίας (πλοίων και ναυτικών) που είναι ο κυριώτερος και πιο δυναμικός κλάδος της Έθνικής Οικονομίας μας, αν κρίνει κανείς από τα πολλαπλά όφελή που προσφέρει στη Χώρα. Τόν κλάδο αυτό που αποτελεί έθνική αναγκαιότητα και είναι μία πολυδύναμη έθνική δραστηριότητα βγαλμένη μέσα από τις έθνικές μας καταβολές και είναι ποτισμένη με τό μόχθο και τόν ιδρώτα των ναυτικών μας και καταξιωμένη από την επινοητικότητα και αξιοσύνη των πλοιοκτητών μας, πρέπει όλοι να υπηρετούμε με εργατικότητα, συνέπεια, εντιμότητα και προθυμία. Προέχει επίσης να χειριζόμαστε με πνεύμα αγάπης και κατανόησης τα πρακτικά προβλήματα που καθημερινά δημιουργούνται για τό ναυτικό και τό πλοίο στοχεύοντας πάντα στη γρήγορη, αποτελεσματική και σωστή επίλυση

τους.

Δέν παραλείπω μάλιστα να σημειώσω ότι στην όλη αντιμετώπιση των πιο πάνω προβλημάτων θά χρειασθεί και θά επιδεικνύεται απ' όλους μας ευρύτερο πνεύμα ευελιξίας, πάντα βέβαια μέσα στα πλαίσια των νομίμων διαδικασιών, αλλά και στο πνεύμα της Νέας Αντίληψης που έχει χαράξει και εξαγγείλει ο Υπουργός μας.

γ. Θέλω επίσης να τονίσω ιδιαίτερα την ανάγκη πλήρους κατανόησης και εξυπηρέτησης των εκπροσώπων των ναυτεργατικών συνδικαλιστικών οργανώσεων και εν γένει των ναυτικών μας που αποτελούν ως γνωστόν, πολύτιμο κεφάλαιο για τη διατήρηση και ενίσχυση της ναυτιλίας μας.

δ. Γενικότερα, θέλω ακόμη να τονίσω την προθυμία ή οποία πρέπει να επιδεικνύεται προς κάθε προσερχόμενο στην Ύπηρεσία άτομο για την επίλυση των προβλημάτων που τό απασχολούν. Ακόμη δέ και όταν τό υποβαλλόμενο αίτημα δέν είναι δυνατό να ικανοποιηθεί είτε από νομικό κώλυμα, είτε από λόγους αντικειμενικής αδυναμίας δέν θά πρέπει να μās λείπει ή καλή διάθεση και υπομονή για περαιτέρω ενημέρωση του συναλλασσόμενου, ώστε όταν αυτός α-

ποχωρεί να διακατέχεται από την πεποίθηση ότι δέν αδικήθηκε και ότι ή Ύπηρεσία εξάντλησε όλες τις παρεχόμενες από τό νόμο δυνατότητές της.

Εφιστώ τη προσοχή σας για την ακριβή εφαρμογή των παρεχόμενων πιο πάνω οδηγιών προκειμένου να επιτευχθούν τά καλύτερα δυνατά αποτελέσματα για την εξυπηρέτηση των ναυτικών μας, των ελληνικών εμπορικών πλοίων και κάθε συναλλασσόμενου με την Ύπηρεσία μας πολίτη. Παραγγέλλω δέ, σέ περίπτωση που ανακύπτουν ιδιαίτερα δυσεπίλυτα προβλήματα, ή αντιμετώπιση των οποίων είναι πάνω από τις δυνατότητές σας, να επικοινωνείτε χωρίς ένδοιασμούς με τόν υποφαινόμενο όποιαδήποτε ώρα του 24ώρου.

Μέ την ευκαιρία, για ενημέρωση δική σας και του προσωπικού σας και ανάλογη εφαρμογή επισυνάπτεται ή 70008/140/13.11.87 Έγκύκλιος κ. ΥΕΝ και σχετικό ενημερωτικό υπόμνημα αναφορικά με τά προσφάτως εξαγγελθέντα μέτρα «για την ανταγωνιστικότητα του Έλληνικού πλοίου και την απασχόληση των Έλλήνων ναυτικών».

Η διαταγή αυτή να κοινοποιηθεί και να λάβει γνώση με μέριμνα των προϊσταμένων όλο τό προσωπικό του Κ.Α.Π.

BEN MARINE SUPPLIES

THE LEADER IN THE FOOD INDUSTRY
SPECIALIST IN GENERAL HARDWARE
DECK ENGINE CABIN STROES



BEN MARINE SUPPLIES

A DIVISION OF

BEN FOODS (S) PTE LTD

A member of the QAF Group
230B Pandan Loop, Singapore 0512
Tel.: 7786655 - Telex: RS 22003, RS 55926 BENICC
Fax: 7772869

**PIRAEUS OFFICE
INTERNATIONAL MARINE SERVICES**

15-17, Hadjikyriakou Avenue
185 37 Piræus
Tel: 4517554, 4514465
Tlx: 241288 I.M.S./211092 CONC
Fax: 4517145



BEN MARINE SUPPLIES

Member of



Singapore Association of
Ship Suppliers



International Ship
Suppliers Association

Στόν απόηχο της όμιλίας του 'Υπουργού κ. Στ. 'Αλεξανδρή στη Ναυτιλιακή Λέσχη

Του δικηγόρου κ. ΚΩΝΣΤ. ΛΑΣΚΑΡΑΤΟΥ

Επί τέσσερις ολόκληρες ώρες την 4η Μαρτίου ο 'Υπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας και εύρύ φάσμα της ελληνικής ναυτιλιακής κοινότητας συζήτησαν την κατάσταση της ναυτιλίας και ειδικότερα το μέλλον της 'Ελληνικής σημαίας.

Είναι θετικό ότι τις ώρες εκείνες εκυρίρχησε η διάθεση και του κ. 'Υπουργού και των παρευρισκομένων για ουσιαστική και καλόπιστη συνεργασία με αποκλειστικό γνώμονα τη σωτηρία του 'Ελληνικού Νηολογίου.

Είναι όμως αρνητικό το ότι ο πολύτιμος αυτός χρόνος κύλησε σε μεγάλο διάστημα με αλληλοαπολογίες και ανδρομή στο παρελθόν για άντληση επιχειρημάτων του τύπου «ποιός φταίει». Τά τελευταία περιθώρια που μās απομένουν για την ενίσχυση του 'Ελληνικού νηολογίου πρέπει να χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά και μόνον για τό τί μπορεί ακόμη να γίνει. 'Ας επιτραπεί να ειπωθεί ότι και τό 'Υπουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας πρέπει να λειτουργήσει περισσότερο ως επιτελικό όργανο και όχι ως διεκπεραιωτής, ούτε να θεωρή τη συνείδησή του εφυσυχασμένη από τό γεγονός ότι ανταποκρίθηκε σε προτάσεις φορέων της ναυτιλίας. Προτάσεις και μάλιστα δραστικές πρέπει να πηγάζουν και από τό ίδιο τό επιτελικό πλέον σκεπτόμενο 'Υπουργείο.

Με τίς πιά πάνω σκέψεις ως επιτραπεί στον γράφοντα να εκθέσει όρισμένες ιδέες που όπωσδήποτε μερικές έχουν πολιτιστικό κόστος δέν επιβαρύνουν όμως δραστικά ούτε τόν έφοπλισμό ούτε τήν ναυτεργασία, ενώ μπορούν να βοηθήσουν ουσιαστικά τό 'Ελληνικό πλοίο:

1. Μείωση της ετήσιας εισφοράς συναλλάγματος από τίς έγκτεστημένες στην 'Ελλάδα ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Είναι αλήθεια ότι ή minimum ετήσια εισφορά συναλλάγματος για τά έγκτεστημένα γραφεία έχει μείνει στά δολ. 50.000. 'Αλλο τόσο όμως είναι αλήθεια ότι πρίν από πολύ λίγα χρόνια αυτές οι δολάρια 50.000 έσήμαιαν 2.000.000 δραχμές. Σήμερα ότι πρίν λίγα χρόνια κόστιζε 2.000.000 δρχ., κοστίζει π.χ. 4.000.000 δρχ. Αυτές όμως οι δραχμές ίσοδυναμούν με περίπου δολάρια 30.000. Θά ήταν ένα πολύ σημαντικό μέτρο για τά γραφεία που διαχειρίζονται πλοία υπό ελληνική σημαία ή μείωση της ετήσιας εισαγωγής συναλλάγματος σε δολάρια 35.000.

2. Μείωση της φορολογικής ύποχρεώσεως των ελληνικών πλοίων για δύο χρόνια. Τό μέτρο αυτό θά βοηθούσε αποτελεσματικά τό 'Ελληνικό πλοίο, άντέχει δέ σε τυχόν επιχειρήματα ότι ίσως μία πλευρά της ελληνικής οικογένειας θά έχει μείωση φόρου, από τό απλό γεγονός ότι οι συντελεστές του φόρου, που έχουν μείνει οι ίδιοι από τό 1975, δέν είναι συντελεστές επί ποσού εισοδήματος αλλά επί αριθμού κόρων. 'Ωστε στην ουσία δέν θά έχομε ευνόικη μεταχείριση, αλλά μείωση του φόρου, ανάλογη με τήν συντριπτική μείωση του εισοδήματος των πλοίων. Δέν είναι δυνατόν στά πολύ συνοπτικά πλαίσια του παρόντος να προταθούν συγκεκριμένοι συντελεστές, αλλά εκφράζεται ή έλπίδα ότι εάν τό μέτρο έγινε αντικείμενο μελέτης, θά εξευρίσκετο ό συντελεστής που θά εξισορροπούσε τά πράγματα στο σημείο όχι της μείωσης της φορολογικής επιβαρύνσεως αλλά και της διορθώσεως μιάς εκ των ύστερων ριζικής μεταβολής των συνθηκών λόγω της καταρρεύσεως της ναυλαγοράς.

3. 'Επιδότηση της ναυτικής εργασίας

από τήν ΕΟΚ. 'Επανερχομαι σε παλαιότερη πρότασή μου πρίν από έναμίσυ χρόνο περίπου (βλ. Ναυτικά Χρονικά 15/11/1985).

Η κεντρική ιδέα ήταν να περιληφθή στην τότε τό πρώτον χαρασσόμενη ναυτιλιακή πολιτική της ΕΟΚ, ή επιδότηση της εργασίας στα κοινοτικά πλοία από κοινοτικούς ναυτικούς.

Σε πολύ απλή μορφή, τό NAT π.χ. θά διαχειριζόταν κοινοτικά κονδύλια που θά τά απέδιδε δραχμικά σε κάθε έξοφληση ναυτολογίου, ώστε ή διαχειρίστρια εταιρία ελληνικού πλοίου να εισπράττει επίδοτηση για κάθε έλληνα ναυτικό όπως ή αντίστοιχη του γαλλικού πλοίου για κάθε γάλλο από ανάλογο φορέα κ.ο.κ.

Είναι φανερό ή ωφέλεια για τό ελληνικό πλοίο, (μείωση του κόστους εργασίας των έλλήνων ναυτικών) για τόν 'Ελληνα ναυτικό, (διατήρηση θέσεων εργασίας — αν όχι αύξηση — χωρίς μείωση άμοιβής) και για τήν ίδια τήν ΕΟΚ, (διατήρηση του στόλου της), χωρίς βέβαια να άγνοήση κανείς και τό όφελος του NAT από τήν διαχείριση των κονδυλίων.

'Εδώ θά έπρεπε να διευκρινισθή ότι μία ενίσχυση τέτοιας μορφής είναι επιδότηση της εργασίας και όχι επιδότηση της άνεργίας πράγμα έντελώς διαφορετικό.

Βεβαίως θά ήταν άφέλεια να σκεφθή κανείς ότι τό μέτρο και αν μελετηθή σε άρτια μορφή θά έγινετο όπωσδήποτε δεκτό από τήν ΕΟΚ. Η δυσκολία όπως έκπονησε μιάς μελέτης και ακολουθως ή δυσχέρεια στην υιοθέτησή της από τήν ΕΟΚ δέν θά έπρεπε να αποθαρρύνει τό 'Υπουργείο από να τήν εξέταση καν.



Cormoran S.A.

de Navegacion



SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

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

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

Dircción telegráfica CORMORAN - BAIES

Teléfonos: 39 - 7527/7675, 33-1610/2682/4879 — Telex: (012) 17585 CORMO - AR 17382 RODES AR

A.O.H. 8559486 Capt. E. MRKOS



4. Ταμείο αλληλοβοήθειας Ε.Ν.

Η πρακτική της «ανακυκλώσεως» κατέδειξε τα αρνητικά της αποτελέσματα στην λειτουργία του πλοίου και όρθα καταργήθηκε. Επιστρέψαμε έτσι στο προηγούμενο καθεστώς σύμφωνα με το οποίο μετά από έξι — ή επτά κατά περίπτωση — μήνες ναυτολογήσεως ο ναυτικός δικαιούται να ζητήσει επαναπατρισμό δαπάναις του πλοίου.

Επειδή όμως αυτόν τον καιρό πολύ συχνά ούτε ο ναυτικός ζητά την παλιννόστησή του, ούτε βέβαια η πλοιοκτήτρια καταγγέλει μία σύμβαση ναυτολογήσεως άνευ ιδιαιτέρου λόγου, παρατηρείται το κοινωνικό πρόβλημα της υπερβολικής παραμονής ναυτικών στα πλοία με αντίκτυπο στους αναμένοντες ναυτολόγηση, πρόβλημα που ήταν και τό αίτιο του μέτρου της «ανακυκλώσεως».

Ως αντίσταθμισμα να μπορούσε να προταθεί ένα αντικίνητρο στους παραμένοντες στο πλοίο άνω του 8μήνου ναυτικούς, υπό μορφή ποσοστού επί του μισθού που θα παρεκρατείτο, θα αποδίδετο δέ σε ένα ταμείο προς οικονομική ενίσχυση των ανέργων συναδέλφων τους.

5. Έκκαθάριση Μητρώου ΝΑΤ.

Ελέχθη από τον κ. Υπουργό Ε.Ν. ότι θα έδημιουργούσε κοινωνική αναταραχή ή τυχόν διαγραφή ώρισμένων ήσφαλισμένων του ΝΑΤ οι οποίοι κακώς για να μη πούμε δολίως ήσφαλίσθησαν. Όπως σδήποτε δεν θα είναι εύκολη μία εκκαθάριση, ούτε θα είναι άμοιρη νομικών προβλημάτων. Δεν θα πρέπει όμως οι νομικές δυσκολίες ή τό κοινωνικό πολι-

τικό κόστος να εμποδίσουν την εκκαθάριση των πλέον κτυπητών τουλάχιστον περιπτώσεων.

6. Εύχερέστερη Τηλεπικοινωνία

Η τηλεπικοινωνία είναι τό νευρικό σύστημα της ναυτιλίας και θά πρέπει ή Πολιτεία να δώση άμεση προτεραιότητα ώστε όχι μόνον να βελτιωθεί ή ποιότης των ήδη ύφισταμένων δικτύων, αλλά να μη ύπάρχει καν πλέον πρόβλημα γραμμών, να εφαρμοσθεί ή νέα τεχνολογία κ.τ.λ. Η τηλεφωνική γραμμή δεν έξυπηρετεί πλέον μόνο την τηλεφωνική συνδιάλεξη, αλλά και τίς τηλεαντιγραφικές μηχανές (FAX), τούς συνδεόμενους μεταξύ τούς ύπολογιστές, μηχανήματα έπεξεργασίας κειμένου, και νέα συστήματα άμέσου παρακολουθήσεως της ναυαγορράς, της διεθνούς οικονομίας κ.τ.λ.

7. Αποτελεσματική και εύελικτη συμπαράσταση των λιμενικών και προξενικών άρχων.

Υπάρχει ήδη έγκύκλιος του ΥΕΝ στό θέμα αυτό και είναι ζωτικής σημασίας ή ένστέρνισή της από τίς λιμενικές και προξενικές άρχες. Δεν ζητά ή ναυτιλία «χαριστική» συμπεριφορά άπαιτεί όμως εύέλικτους χειρισμούς στό πνεύμα της καθημερινής ναυτικής πραγματικότητας.

8. Έδραϊωση καλής πίστωσης μεταξύ δλων των φορέων της ναυτιλίας.

Ακούγεται έντελώς κοινότητα ή άνάγκη καλοπίστου αντιμετώπισεως των

προβλημάτων από όλους. Είναι κάτι τό αυτονόητο. Και όμως αυτή ή κοινοτυπία, αυτή ή «κουκουβάγια στην Άθήνα» στην πράξη δεν εφαρμόζεται όπως θά έπρεπε, και για πρώτη φορά μετά από πάρα πολλά χρόνια και πάρα πολλές κυβερνήσεις, θά μπορούσε να λεχθεί ότι ή ανταπόκριση στόν κοινό άγώνα για ή σωτηρία της Έλληνικής σημαίας βαρύνει περισσότερο ή ναυτεργασία και τόν έφοπισμό παρά την πολιτική ήγεσία του Υπουργείου. Όλες οι πιο πάνω προτάσεις έχουν κάποιο χρηματικό κόστος άμεσο άκόμη και ή επιδότηση από την ΕΟΚ, άφου και έμεις συνεισφέρουμε στόν κοινοτικό προϋπολογισμό. Τό γνήσιο πνεύμα καλοπίστου συνεργασίας δεν κοστίζει σε χρήμα, αλλά μπορεί να αποδώσει πολλά. Δεν είναι στό πνεύμα αυτό ή άπαίτηση ναυτεργατικού συνδικάτου να πάει ό ίδιος ό πλοιοκτήτης νύχτα να παρακαλέσει για την μή κήρυξη άπεργίας στό πλοίο που κινδύνευε να αποκλεισθεί στίς λίμνες, αντί να έξηγει τό θέμα από τό τηλέφωνο.

Δέν είναι στό πνεύμα αυτό ή «κουμπωμένη» ύποδοχή των εκπροσώπων του ΥΕΝ στίς έπισκέψεις τους στό ναυτιλιακά γραφεία. Δεν είναι στό πνεύμα αυτό ή όχύρωση του κάθε φορέα στή θέση του «δέν φταίω έγώ».

Ακόμη ύπάρχει ελάχιστος χρόνος για ριζική και ουσιαστική αντιμετώπιση των προβλημάτων και λήψη μέτρων. Άργότερα ίσως είναι άργά, και τό όποια μέτρα θά είναι άποτέλεσμα όχι μελέτης και συλλογικής δράσεως αλλά σπασμωδικών ενεργειών.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Α.Τ. ΛΑΣΚΑΡΑΤΟΣ



IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY IN THAILAND TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PERFECT WAY

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS (THAILAND) CO. LTD.

- * SHIPPING AGENTS — BROKERS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * SURVEYORS & CONSULTANTS — H.R.S. SURVEYORS

T F D BUILDING, ROOM 307
42 SURINGWONGSE ROAD, 3RD FLOOR
BANGKOK 10500

TELS: 2341383/2367949
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (OMCBKK TH)
CABLES: "OLYMPICSEA"

AFFILIATED COMPANIES:

*** SINGAPORE**

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS Pte Ltd *
#28 08 International Plaza, 10 Anson Road, Singapore 0207.
TELS: 2249490/2249557 2249583 AOH: 2257360/4816919
TLXS: 23810 42208 (OLYMIC RS) CABLES: "OLYMPISHIP"

*** MALAYSIA**

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (MALAYSIA) Sdn Bhd *
10 Lorong Cempeng, Port Kelang, Selangor, Malaysia.
TELS: (03) 3680777/3680781 3680796
TLXS: 39407 (TRIA MA) CABLES: "SHIPRIA"

*** INDIA**

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (INDIA) Pvt Ltd *
1111 Raheja Centre, 214 Nariman Point, Bombay 400 021
TELS: 230580/224092 AOH: 6420964/6300991
TLXS: (011) 5817/6863 (SCTC IN) CABLES: "OLYMTUNE"

Τό Παγκόσμιο Ναυπηγικό Καρνέ

ΝΕΑ ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΣΕ 2.168 ΠΛΟΙΑ · 21.364.165 ΤΟΝ. ΓΚΡΟΣ

Η περισσότερη πρόσφατη απεικόνιση της παγκόσμιας ναυπηγικής καταστάσεως, η οποία στηρίζεται σε στοιχεία της 31 Δεκεμβρίου 1986, εμφανίζει νέα μείωση του παγκόσμιου καρνέ κατά 4.497.583 τον. γκρός έναντι του τέλους του 1985.

Χαρακτηριστικά, το σύνολο του τοννάζ των υπό ναυπήγηση ή υπό παραγγελία πλοίων κατά το τέλος του προηγούμενου έτους είναι το χαμηλότερο της τελευταίας δεκαετίας και λιγότερο από το 40% του τοννάζ που βρισκόταν υπό παραγγελία πριν δέκα χρόνια, δηλαδή τον Δεκέμβριο του 1976.

Σύμφωνα με στοιχεία του Λόυδς Ρέτζιστερ, υπήρχαν στο τέλος της περασμένης χρονιάς 1.292 πλοία υπό κατασκευή, 11 έκατομ. τον. γκρός και ακόμη 876 υπό παραγγελία, 10,3 έκατ. τον. γκρός. Από το σύνολο αυτό των 2.168 πλοίων συνολικής χωρητικότητας 21.364.165 τον. γκρός πλέον του 90% έχει προγραμματισθεί βάσει των συμβολαίων κατασκευής να παραδοθεί μέχρι τα τέλη του 1988.

Όπως είναι ευνόητο, η Ιαπωνία και η Νοτ. Κορέα διατηρούν την μερίδα του λέοντος έχοντας υπό κατασκευή 5.584.146 τον. γκρός και άλλους 5.207.169 τον. γκρός υπό παραγγελία, δηλαδή οι δύο χώρες ελέγχουν πλέον του 50% των παγκοσμίων ναυπηγήσεων.

Αναλυτικά, σύμφωνα με τον όγκο του ναυπηγικού τους καρνέ οι δέκα πρώτες χώρες ναυπηγικής παραγωγής εμφανίσουν την ακόλουθη σειρά:

Χώρα	Τον. Γκρός
Ιαπωνία	6.568.035
Νοτ. Κορέα	4.223.280
Κίνα (συμπ. Ταϊβάν)	1.303.663
Γιουγκοσλαβία	1.225.180
Πολωνία	842.420
Βραζιλία	788.238
Ρουμανία	731.251
Ιταλία	684.914
Δανία	600.733
Ανατολ. Γερμανία	563.327

Κατά την διάρκεια των 1986 οι μόνες

χώρες που παρουσίασαν αύξηση των παραγγελιών για ναυπηγήσεις νέων πλοίων ήταν η Γιουγκοσλαβία, η Ανατολ. Γερμανία και η Δανία, ενώ αντίθετα σημαντική μείωση σημείωσαν τα ναυπηγικά καρνέ της Ιαπωνίας, της Νοτ. Κορέας, της Βραζιλίας και της Πολωνίας.

Από πλευράς μεγέθους μόνον 22 πλοία ξεπερνούν τους 100.000 τον. γκρός και κατά κατηγορία το υπό παραγγελία τοννάζ, εμφανίζει την ακόλουθη ποσοστιαία κατανομή:

Μπάγκ κάρριερς 7.147.250 τον. γκρός ποσοστό 33,5%.

Δεξαμενόπλοια 6.598.434 τον. γκρός ποσοστό 30,9%.

Γενικού φορτίου και κοντέινερς 718.761 τον. γκρός ποσοστό 15,4%.

Αύξηση κατά 236.328 τον. γκρός εμφανίζουν οι παραγγελίες δεξαμενόπλοίων, που αντιπροσωπεύει κυρίως την στρόφι πολλών πλοιοκτητών σε ναυπηγήσεις σκαφών μεταφοράς παραγωγών πετρελαίου, ενώ αντίθετα σαφής είναι η μείωση των παραγγελιών σε μπάγκερς μετά την υπερπροσφορά χωρητικότητας της τάξεως των 25 έκατ. τόννων που σημειώθηκε τα τελευταία χρόνια.

Από τους 4.324.318 τον. γκρός των υπό ναυπήγηση φορτηγών πλοίων ποσοστό 42%, δηλαδή 1,8 έκατ. τον. γκρός άφορα πλοία μεταφοράς μόνον κοντέινερς, ενώ στα δεξαμενόπλοια συμπεριλαμβάνονται παραγγελίες για σκάφη μεταφοράς υδροποιημένων αερίων χωρητικότητας 600.000 κυβ. ποδών ή 500.000 τον. γκρός.

Από πλευράς εξαγωγικής δραστηριότητας πρέπει να σημειωθεί ότι τα σκήπτρα περιήλθαν στην Γιουγκοσλαβία, της οποίας οι 882.080 τον. γκρός ή ποσοστό 91% άφορου ξένες παραγγελίες προς εξαγωγή, ακολουθεί δέ η Νοτ. Κορέα με ποσοστό εξαγωγής 72,7% των υπό παραγγελία πλοίων και η Ιαπωνία με ποσοστό εξαγωγής 62%.

Σύμφωνα με τα υπάρχοντα μέχρι σήμερα στοιχεία νηολογήσεως των παραγγελθέντων πλοίων, τα οποία βέβαια μπορεί να αλλάξουν μέχρι την παράδοση, η έγγραφη του μεγαλύτερου μέ-

ρους του τοννάζ έχει γίνει στην Λιβερία και την Ιαπωνία, με περίπου 1,6 έκατ. τον. γκρός η καθεμία, και ακολουθούν ο Παναμάς με 1,2 έκατ. γκρός, η Ελλάδα με 573.840, η Ινδία με 524.124 τόννους και οι Ηνωμένες Πολιτείες με 403.814 τον. γκρός.

Κλείνοντας, σημειώνουμε μερικές αξιόλογες παραδόσεις που πραγματοποιήθηκαν το τελευταίο τρίμηνο του 1986 από τις ανά τον κόσμο ναυπηγικές έσχάρες, όπως του μεγαλύτερου μικτού πλοίου που ναυπηγήθηκε μέχρι σήμερα που φέρει το όνομα «Doeefjord» χωρητικότητας 300.000 τον. d.w., το οποίο κατασκευάστηκε στα Βραζιλιανά ναυπηγεία Ishibras. Επίσης περί τα τέλη του προηγούμενου χρόνου παραδόθηκε από την νοτιοκορεατική Hyundai το μεταλλευματοφόρο «Berge Stahl» 365.000 τον. d.w., το μεγαλύτερο πλοίο στον κόσμο της κατηγορίας του, το οποίο ανήκει στον Όμιλο Μπέργκεσεν και νηολογήθηκε στην Νορβηγία.

Ακόμη, η βελτίωση στην αγορά των δεξαμενόπλοίων που παρατηρήθηκε την προηγούμενη χρονιά αποδείχθηκε ότι κέντρισε το ενδιαφέρον για μοντέρνα VLCC με αποτέλεσμα την παράδοση πέντε μεγάλων τάνκερς για Ιάπωνες έφοπλιστές, μεγέθους 238.500 τον. d.w., τα οποία ναυπηγήθηκαν από την Hitachi και την I.H.I. και ενός μεγέθους 258.374 τον. d.w. το οποίο κατασκευάστηκε από την Mitsubishi. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι σ' αυτό το υπερσύγχρονο VLCC που ονομάστηκε «Tokyo Maru» υπάρχουν τέτοιες βελτιώσεις στη σχεδίαση και τον μηχανολογικό εξοπλισμό του πλοίου ώστε να επιτυγχάνεται ήμερησία κατανάλωση μόνο 56,5 τόννων με ύψηρεσιακή ταχύτητα 14 κόμβων.

Τέλος, αξίζει να σημειώσουμε την ολοκλήρωση της κατασκευής του υπερτάνκερ «Exxo Valdez» 211.469 τον. d.w. στα ναυπηγεία της National Steel των Ηνωμένων Πολιτειών και του μικτού OBO «Waasland» 164.100 τον. d.w. το οποίο είναι και το μεγαλύτερο πλοίο που κατασκευάστηκε μέχρι σήμερα στο Βέλγιο, στις εγκαταστάσεις του ναυπηγείου Boelwerf.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24262-24000 TAKIS AR
Tel: 304.5612, 304.3002
304.3001, 304.3548

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

PIRAEUS OFFICE: Capt. G. TSAMIS
7-9 Akti Miaouli
4132998 - Tlx: 21 1376
A.O.H.: 9837448

«ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΥΠΟ ΤΑ ΠΥΡΑ»

Η διήμερη διεθνής διάσκεψη «Ναυτιλία υπό τα πυρά» που συνήλθε τον Ιανουάριο στην Αθήνα, είχε την ευκαιρία να ακούσει όρισμένες πολύ ενδιαφέρουσες εκθέσεις για τις εναντίον εμπορικών πλοίων επιθέσεις από πειρατές, ληστές και τρομοκράτες καθώς και όρισμένες σκληρές περιγραφές ατυχημάτων του Περσικού.

Σε μία χωριστή απόφαση που ελήφθη με γενική συναίνεση στην τελευταία συνεδρίαση της διασκέψεως διαπιστώθηκαν οι επιθέσεις κατά των εμπορικών πλοίων που οφείλονται στην Περσική Ισλαμική σύρραξη και καλούνται τα Ην. Έθνη να δεχθούν εκπροσώπους της βιομηχανίας των θαλασσιών μεταφορών με τον απώτερο σκοπό να πείσουν και τους δύο εμπολέμους να σταματήσουν τις επιθέσεις τους εναντίον των πετρελαιοφόρων.

Ετσι η διάσκεψη των Αθηνών αποτέλεσε την έκφραση της αποδοκιμασίας της ναυτιλίας κατά της ανερχόμενης βίας εναντίον των εμπορικών πλοίων. Και οι σύνεδροι πείσθηκαν ότι τα τελευταία χρόνια επανήλθε στο προσκήνιο η πειρατεία του παλιού τύπου, ιδιαιτέρως στη Σιγκαπούρη, στη Δυτ. Αφρική, στη Λατινική Αμερική και άλλαχου. Και ακόμα ότι ο λεγόμενος «πόλεμος των τάνκερς» στον Περσικό Κόλπο κλιμακώθηκε επικίνδυνα τους τελευταίους δώδεκα μήνες.

Από την πλευρά της η Ένωση των Ελλήνων Έφοπλιστών ζήτησε να ληφθούν διεθνώς περαιτέρω μέτρα για την καταπολέμηση της πειρατείας. Χαρακτηριστικά ανέφερε την περίπτωση της προσβολής του υπό ελληνική σημαία δεξαμενοπλοίου «Pasadena» 96.000 τόν. d.w. το απόγευμα της 28 Δεκεμβρίου. Το πλοίο ήταν άγκυροβολημένο στην Bonny της Νιγηρίας, όταν μία λάντσα με ένοπλους επιδρομείς έπεσε δίπλα του. Ανέβηκαν στο πλοίο και έκλεψαν όρισμένα όχι μεγάλης αξίας αντικείμενα, πράγμα που επιβεβαιώνει την υπόθεση ότι πολλές φορές οι επιθέσεις γίνονται για πολύ χαμηλό κέρδος. Ανθρώπινα θύματα δεν αναφέρθηκαν.

Στόν Πειραιά, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας διεξάγει ακόμα ανακρίσεις για την δημοσιευθείσα στον αμερικανικό τύπο είδηση κατά την οποία ένα ελληνικό πλοίο - κοντέινερ έβαλε έναν-

τίον στρατιωτικού ελικοπτερου των ΗΠΑ στον Αραβικό κόλπο στις 5 Ιανουαρίου. Η ενδιαφερόμενη έφοπλιστική εταιρία, η Costamare που έδρευε στον Πειραιά, απέκρουσε με αγανάκτηση κάθε σχέση του πλοίου της με τέτοιο συμβάν. Σημειωτέον ότι ήταν η πρώτη φορά που αναφέρθηκε περίπτωση χρησιμοποίησης πυρών από κανονικό εμπορικό πλοίο, πράγμα που έδωσε αφορμή να γίνει ευρεία εκμετάλλευσή της στη συζήτηση για τον εξοπλισμό των εμπορικών πλοίων. Για τη συγκεκριμένη πάντως περίπτωση έγινε δεκτό ότι κάθε εμπορικό πλοίο χρειάζεται ειδική άδεια των αρμοδίων Αρχών της χώρας του για να εγκαταστήσει τέτοιου είδους όπλα και ότι κανένα ελληνικό πλοίο δεν έχει προς το παρόν τέτοια άδεια από το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Κατά τους νομικούς δεν υπάρχει στο διεθνές δίκαιο απαγόρευση να φέρουν όπλα τα εμπορικά πλοία. Ωστόσο ο εξοπλισμός τους αποτελεί ένα πρόβλημα ιδιαίτερα αμφισβητούμενο το οποίο συνεπάγεται πολλούς κινδύνους τόσο από νομική άποψη όσο και στον τομέα της πρακτικής εφαρμογής. Οι λόγοι που επιβάλουν τις επιφυλάξεις για τον εξοπλισμό των εμπορικών πλοίων είναι πάρα πολλοί. Μεταξύ δε αυτών αναφέρονται ως κυριώτεροι οι ακόλουθοι:

— Ο εξοπλισμός του πληρώματος όχι μόνο δεν θα συμβάλει στην ενθάρρυνσή του για την απόκρουση επιδρομών αλλά αντίθετα υπάρχει κίνδυνος να σπάσει το ήθικό του δεδομένου ότι ο ένοπλος ναυτικός δικαιολογεί περισσότερο — και ως ένα σημείο μπορεί να νομιμοποιηθεί — την εναντίον του χρήση βίας.

— Κάθε εξοπλισμένο πλοίο θα αντιμετωπίσει το ένδεχόμενο να του απαγορευθεί η προσέγγιση σε όρισμένους ξένους λιμένες.

— Η ύπαρξη όπλων επί του πλοίου θα επηρεάσει σοβαρά το γενικό άγνωστο από το διεθνές δίκαιο δικαίωμα της λεγόμενης «άβλαβους διελύσεως» των πλοίων διά των ξένων χωρικών υδάτων.

— Είναι σχεδόν βέβαιο ότι η εγκατάσταση όπλων επί του πλοίου θα τό καταστήσει από την άποψη αυτή «μη άβλαβές», με παράλληλη δυνατότητα έγερσεως σοβαρών κατηγοριών κατά

του κράτους της σημαίας λόγω κακής χρήσεως των όπλων.

— Δεδομένου ότι το μόνο και κύριο επιχείρημα υπέρ του εξοπλισμού των εμπορικών πλοίων είναι η άμυνά τους κατά αδικών επιθέσεων θα δημιουργούνται έκαστοτε δύσκολα προβλήματα για την εξακρίβωση εάν σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση η χρήση των όπλων ήταν αυστηρά άμυντική.

Είναι προφανές ότι το όλο θέμα της πειρατείας και των τρομοκρατικών ενεργειών παρουσιάζει πολλά νομικά προβλήματα. Υποστηρίζεται πάντως ότι η τροποποίηση του ισχύοντος δικαίου περί πειρατείας είναι αναγκαία επίσης και στον τομέα της πρακτικής εφαρμογής. Πράγματι υπό το σημερινό καθεστώς, οι δυνάμεις Ασφαλείας για να μπορέσουν να πετύχουν το χαρακτηρισμό μιας πράξεως ως πειρατείας είναι υποχρεωμένες να αποδείξουν γεγονότα δυσκολοαπόδεικτα, όπως είναι ο τρόπος της καταλήψεως του πλοίου ή τα κίνητρα του επιδρομέως. Γι' αυτό και πιστεύεται ότι με τις απηρχαιωμένες αυτές διατάξεις δημιουργούνται ανυπέρβλητα σχεδόν εμπόδια σε όσους αγωνίζονται να περιστείλουν τη χρήση της βίας στη θάλασσα. Πράγματι δε περιπτώσεις όπως η ένοπλη κατάληψη του Πορτογαλικού κρουαζιεροπλοίου «Santa Maria» τό 1961 και η πρόσφατη του «Achille Lauro» δείχνουν ότι είναι αναγκαία να χαρακτηριστεί και η τρομοκρατία ως διεθνές εγκλημα όπως η πειρατεία.

Παρά τις δυσκολίες και τις αμφισβητήσεις και μόνο η αντίληψη της έννοιας του «θαλάσσιου τρομοκράτη» αποτελεί ένα σοβαρό βήμα προόδου. Όρισμένες χώρες, όπως η Αυστρία, η Ιταλία και η Αίγυπτος, κατήρτισαν ένα σχέδιο συμβάσεως «περί περιορισμού των παρανόμων πράξεων εναντίον της ασφαλείας της ναυσιπλοΐας» το οποίο και έτέθη υπόψη του IMO ώστε να προωθηθεί η διαδικασία της επιψηφίσεώς της. Η σύμβαση αυτή, η οποία ελπίζεται να ψηφισθεί μέσα στο χρόνο, υποχρεώνει τα μέλη-χώρες που θα την επικυρώσουν να καταστήσουν τις παράνομες πράξεις εναντίον ποντοπόρων πλοίων ως εγκλήματα κατά τον εθνικό νόμο τους και είτε να διώκουν αυτές τον υπαίτιο είτε να τον εκδίδουν έφόσον συλληφθεί στο έδαφός τους. Με τον τρόπο αυτό πιστεύεται ότι η νέα σύμβαση θα πληρώσει το νομοθετικό κενό που κατέδειξε η περίπτωση του «Achille Lauro» και θα δράσει αποτελεσματικά σαν ένα επιπλέον προληπτικό μέτρο εναντίον των τρομοκρατών και των πειρατών της εποχής μας.

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Tlx: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

ΤΑ ΒΥΘΙΣΘΕΝΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΑ ΑΠΟ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ

Του αντιναυάρχου ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ, αρχηγού Λ.Σ.

Χωρίς άμφιβολία ένας από τους μεγάλους χαμένους στη χώρα μας κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν η Έλληνική Ναυτιλία.

Εάν όμως για τα μεγάλα πλοία τά κατά κανόνα «Ατμόπλοια» της εποχής εκείνης έχουν γραφτεί πολλά και από αυτές τις στήλες των «Ναυτικών Χρονικών» για τα μικρά πετρελαιοκίνητα — τους άφαντους αυτούς ήρωες των ελληνικών θαλασσών — δεν ξεδεύθηκε ούτε μία σταγόνα μελάνι ούτε μία κόλλα χαρτί.

Καί όμως, εκατοντάδες από αυτά ήταν τό μόνο συγκοινωνιακό και μεταφορικό μέσο στη νησιωτική χώρα μας. Πόσα και πόσα από αυτά τά περιφρονήματα — λόγω μεγέθους — δεν έκτελούσαν εμπορικές μεταφορές, και πόσοι και πόσοι άνθρωποι δεν περίμεναν την άφιξη τους στα μικρά λιμάνια με τό κριθάρι, τό καλαμπόκι και τό λάδι για νά ανακουφίσουν τά πεινασμένα κατοχικά στομάχια τους;

Καί ακόμη τά ίδια αυτά πλοίαρτα πόσες και πόσες φορές εκτέλεσαν εθνικές και συμμαχικές στρατηγικής σημασίας μεταφορές κάτω από τό «μάτι του έχθρου» με τό πρόσχημα της άθώας μεταφοράς αγαθών;

Αλήθεια πόσοι και πόσοι στρατιωτικοί και πολίτες μεταμφιεσμένοι σε απλά τζόβερτα της κουβέρτας περνούσαν στις έρημικές ακρογιαλιές στις θμορες χώρες ή στα αναδυόμενα μέσα στη νύχτα σε κάποιο κάβο συμμαχικά ύποβρυχια;

Τό τίμημα της εθνικής προσφοράς τους τις περισσότερες

φορές ήταν ό βομβαρδισμός τους, ό κανονιοβολισμός και ό τορπιλλισμός τους στό πέλαγος και τό λιμάνι. Πολλά τά θύματα στους βυθούς των ελληνικών θαλασσών πού ξεχάστηκαν περνώντας ή μόρα του πολέμου και ή λήθη έχει σκεπάσει τώρα πιά και τις θυσίες τους και τά όνόματά τους, φέρνοντας σε μās με κάποια θλίψη τά λόγια του Κίπλινγκ:

... «στis φουρτούνες
όλοι τό Θεό σκέφτονταν
και τό ναυτικό.
Πέρασε ό κίνδυνος
κιόλα πάν καλά,
ποιός θυμάται τό Θεό,
ποιός τό ναυτικό...»

Αυτές οι σκέψεις ήταν για μένα τό κίνητρο σ' αυτήν την προσπάθεια νά συγκεντρώσω από διάφορες πηγές τά στοιχεία πού δίνονται παρακάτω για τά πετρελαιοκίνητα πού βυθίστηκαν λόγω πολεμικής αιτίας, καθώς και τά όνόματα των προσώπων πού επέβαιναν σ' αυτά.

Θέλω νά πιστεύω ότι ή προσπάθεια αυτή αποτελεί ένα μνημόσυνο για την προσφορά τους και άκόμα αποτελεί ένα λιθαράκι στό οικοδόμημα της ναυτικής μας παράδοσης και ναυτικής μας κληρονομιάς.

ΜΕΡΟΣ Α'

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΚΟΧ ΚΚΧ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ
ΑΜΑΛΙΑ	Κέρκυρα	16	Ι. ΠΡΑΝΑΠΑ, Κ. Βερούτης	Γ. Χατζηκώστας	6-8-42	Υποβρ. προσβολή	Κάτω Παξιμάδια	Μιχ. Πασσάς, Βασ. Γρηγοριάδης, Γ. Χατζηκώστας, Βασ. Βασιλείου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ	Καλαμών	27 32	Π. Βαμβέτσος	Π. Βαρβαρέσος	12.3.42	Υποβρ. προσβολή	Άκτές Σερίφου	
ΑΜΠΕΛΑΚΗ	Πειραιώς			Γ. Φλώκος	11.1.44	Άεροπ. βομβ/σμός	Λιμάνι Πειραιά	
ΑΧΙΛΛΕΥΣ	Μυτιλήνη		Πασ. Βουτσάς, έπιταγμένο από Γερμανούς		10-44		Πειραιά άνοιχτά Βόλου	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	Σύρου	61 58	Αφοί Μουνδρέα έπιταγμένο από Γερμανούς		5-43	Υποβρ. προσβολή	Μεταξύ Λήμνου Μυτιλήνης	
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Σάμου	50	Στρατάλας		11-40	Άεροπ. βομβ/σμός	Βαθύ Σάμου	

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

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΚΟΧ ΚΚΧ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ
ΑΓΓΕΛΟΣ	Χανιά	3,14	Δ. 'Ανδρόνικος		21.5.41		'Ακτ. Κρήτη Κολυμπάρι	
ΑΓΓΕΛΟΣ	"Υδρας	59 44	Λ. Κοτρώνης	Γ. Καραγιάννης	21.5.41	Βλήθηκε από 'Αγγλ. Πολεμικό	Κάβο Μέλεχα Χανίων	Γεωρ. Ι. Γούναρης, Γεωρ. Καλογιάννης Κων. Σούρσος, Γ. Καραγιάννης, Δ. Μετζάνης, Ανδρ. Χριστοδούλου, Βασ. Μακρίδης Σπ. Ν. Σκρίλος, Εμ. Παντουξής, Αρ. Συρίγος, Εμ. Πρέ- κας, Σπ. Γαβριλά- τος, Σπ. Πρέκας Τηλ. Ράλλης, Δ. Στυλιανός, Γ. Φερεντέκος, Δ. Γρηγορίου, Β. Κουκούρης, Α. 'Α- ναγνωστίδης Σπ. Βελισσαράτος, Γ. Μιχαλιτοκιάνας, Ευ. Δένδαλος, Βασ. Μαρτίνης Π. Πεردικούρης
ΑΙΝΟΣ	Πειραιώς	151 95	Ε. Νομικός	Β. 'Εξαρχό- πουλος	19.5.41		20-30 μίλια Ν.Δ. Μήλου	
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	Θεσ/νίκη	148 101	Γ. Κακιόρδος	Τηλ. Ράλλης	22.5.41	Βλήθηκε από πολεμ.	15 μίλια Β κάβου Μελέχα Χανίων	Τηλ. Ράλλης, Δ. Στυλιανός, Γ. Φερεντέκος, Δ. Γρηγορίου, Β. Κουκούρης, Α. 'Α- ναγνωστίδης Σπ. Βελισσαράτος, Γ. Μιχαλιτοκιάνας, Ευ. Δένδαλος, Βασ. Μαρτίνης Π. Πεردικούρης
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Πειραιώς	33 17	Π. Πνευματι- κάτος	Γ. Μιχαλιτοκιά- νος	11.1.44	'Αεροπ. Βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιώς	Γ.Σ. Φλώκος, Ν. Ντούλας, Πατ. Δεδεμίδης, Δημ. Σκαρπότης, Αν. Συ- ρίγος, Ε. Ντούλας Δημ. Π. Λυσικάτος (30), Δ. Κ. Μπουρ- νός 40
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	Πειραιώς	25	Π. Πεردικούρης	Π. Πεردικούρης	11.1.44	'Αεροπ. Βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιώς	'Αν. Βύκος 53, Π. Α. Βύκος 27 Γ. Σκορδομπίκας, Κων. 'Αντωνάτος, Γ. Μπαλανίκας, Χαρ. Σαρρής, Ε. Τσαουσάκης, Π. Μαρκουίτζος Χαρ. Σεϊτανίδης Αγ. Διαμαντίδης, ΑΘ. Τσότρας, Αλ. Καραγιάννης, Ν. Εγγλέζος, Γ. Πα- πιομυτόγλου, Αγ. Τσιγκεράκης, Κων. Σαράντος
ΑΜΠΕΛΑΚΙ	Πειραιώς	12 μετ τον.		Γ.Σ. Φλώκος	11.1.44	'Αεροπ. Βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιώς	
ΑΡΓΟΛΙΣ	Σπετσών		Στ. Τρικούλης	Δ. Μπουρνός	28.3.44	'Αεροπ. επίθεση	από Κορήνη Καλαμάτα	
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Σπετσών	9,48-7	Αν. Βύκος	'Αν. Βύκος	25.5.44	'Αεροπορ. επίθεση	Κοντά Πάρο πετρ/βο	
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	Μυτιλήνη		Γ. Δούδος	Σκορδομπίκας	2.3.42	'Υποβολ. προσβολή	Κασσάνδρα	
ΑΓΓΕΛΑ	Μυτιλήνη	25	Καραγιάννης	Κ. Σαράντος	8.3.43	'Υποβ. προσβολή	ά. Καμπανός 'Ανδρος	
ΑΡΗΣ	Σύρου	58 50	Π. Κορωναίος	'Ιω. Σ. Φλώκος	3.6.43	'Υποβ. προσβολή	'Όρ. Πετριές Εύβοιας	Νικ. Γ. Τζάνος 17, 'Αλ. Τατάλλας 27, 'Ιωάν. Φλώκος 33, Παν. Δ. Χουλιάρης 27
ΑΝΑΛΗΨΙΣ	Καλαμών		Πλ. Βελώνιας	Ευ. Σανουδός 32,	30.1.44	'Αεροπ. επίθεση	Φυκιάδα Σίφνου	Αγγ. Σανουδός Παν. Ι. Συρίγος 19, 'Ιδομ. Π. Βελώνιας 22
ΑΘΗΝΑ	'Ηράκλειο	7	Γεωρ. Νανάκης	Γ. Νανάκης	13.2.44	'Αεροπ. επίθεση	Βαθύ Σίφνου	Γεωρ. Νανάκης 43, Νικ. Στακάκης 40
ΑΝΔΡΕΑΣ	Πειραιώς	20 10	Μ. Βεργίας	Κατσουλιέρης	26.4.41	'Αεροπ. επιδρομή	Ποσιδωνία ΙΣΘΜΟΣ	Σταμ. Βοργίας, Γ. Κατσουλιέρης
ΑΓΑΠΗ	Σύρου	5 2	Α. Κουσαθάνας	Ι. Κουσαθάνας	21.4.41	'Αεροπ. επιδρομή	'Ανοιχτά Βουλιαγμένη	'Επέβαιναν 25 ναύτες Π.Ν. έκτε- λούσε συγκοινωνία στό 'Οχυρό Φλε- βών

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΚΟΧ ΚΚΧ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	Πειραιώς	23 16	Μοσχονησιώτης	Αν. Νίνιος	11.1.44	Άεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιά	Αντ. Νίνιος, Ίω. Ν. Νίνιος 36, Πειραιά. Ε.Δ. Γω- ναμπάλης 20
ΑΙΑΣ	Χαλκίδα		Γ. Σταυρακάκης	Παρ. Σταύρου	11.1.44	Άεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιά	Αλ. Ε. Κατσούλης 25 Σητεία, Ιω. Μ. Μηνάς 25, Π.Σ. Σταυροῦ 60, Εμ. Ι. Σταυρακάκης
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	Καλαμών	35 τον.	Μ. Σταθάκης	Μ. Σταθάκης	11.1.44	Άεροπ. επίθεση	Λιμάνι Πειραιά	Μπ. Σ. Σταθάκης 28, Άθ. Ν. Μπούμ- πουλης, Κων. Λ. Σταθάκης 40
ΑΡΕΟΠΟΛΙΣ	Πειραιώς		Μπουζεργέλος	Γ. Σχοίνας	12-43	Ναυπηγεία		Γ. Σχοίνας, Γ. Ν. Τζιάς
ΑΕΤΟΣ	Πειραιώς		Γ. Φωτίου		26.10.44	επίθεση Άνοιχτά	Πέραμα	
ΑΝΝΑ	Κερκύρας		Δ. Μιτονέτη, Σ. Μάστορας	Σ. Μάστορας	7.8.44		Βόλου Περ. Κέρκυρας	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ		Σπ. Μπονέτης	Κ. Σαρακηνός	7-43	Άεροπ. επίθεση		Κων. Σαρακηνός Κιτούτσης
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	Πειραιώς	18 τον.	Γ. Σιγάλας	Γ. Φραγκιάς	3.8.44		Στίς άκτές Χίου	
ΑΣΠΙΣ	Κέρκυρας	50 34	Γ. Μάνεσης		10-44		Μάντουκι Κέρκυρας	
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Κέρκυρας		Λ. Τριβίτας		4-44	Άεροπ. επίθεση	Λιμάνι Κέρκυρας	
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	Πειραιώς		Ι. Μπαλουρδός	Α. Κονδύλης	28.12.43	Άεροπ. επίθεση	Κύθηρα Αυλέμονα	Γερ. Ν. Καζής, Αντ. Δ. Κονδύλης 43 Σκιάθος, Θεοδ. Ι. Μεσσάρης 27
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	Ίθάκης			Γ. Σκορίνης	29.7.43	Άεροπ. επίδρομή	μετ. Ύδρας Πελ/νήσου	Έ. Μπαρμπάρεσου, Ευαγ. Φριζάλα, Παν. Πούλος 35 Ύ- δρα, Παν. Άνδρ. Βατίστας 27 Πει- ραιά, Γεωρ. Στά- μου, Γ. Σκορίνης 35, Γεωργ. Θ. Ντούσκος 22 Ύ- δρα.
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	Καλαμών		Σ. Πιερρακέας	Σ. Πιερρακέας	12.5.43	Άεροπ. βομβαρδ.	Όρμος Κυπαρισσίας	Σ.Ι. Πιερρακέας 38, Άργ. Λ. Άσήμεν- τος 22, Δ.Ι. Βλα- στός 22, Γρ. Ν. Μπούκας, Π.Ε. Ά- νεμοδούρας 49, Π.Ν. Μπούρας
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ	Κέρκυρας			Λ. Κατέχης	23.6.43	Άεροπ. επίθεση	έξω από την Ίθάκη	Λ. Κατέχης 59, Κέρκυρα, Δημ. Μά- στορας 33, Βασ. Λ. Κατέχης, Γεωργ. Γιωργόπáνος, Χρυσ. Κασίμης
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	Σύρου		Αν. Κόλλιος		11.1.44	Ύποβρ. προσβολή	Πάνορμος Τήνου	

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΚΟΧ ΚΚΧ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Πειραιώς		Δ. Σιγάλας	Λ. Μιχαλέτος	4.5.43	Άεροπ. επιδρομή	στis άκτές Φολέ-γανδρος	Άν. Μ. Παυλάκης 29, Λ. Μιχαλέτος 47, Ι. Σαρ. Παυλά-κης 47
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Πειραιώς	3	Ν. Περδικάρης Π. Καραμήτος	Παπαγεωργίου	3.7.43	Υποβρ. προσβολή	Σκαντζούρα Κύμης	Γ. Ε. Μαλογιάννης 35 Ύδρα, Σ. Παπα-γεωργίου 40
ΓΕΡΟ-ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	Σάμου		Κ. Πονηρός	Α. Κουκούνας	16.6.43	Τορπιλ.	άκτές Πόρου	Άθ. Λουκάς, Άρ. Ίω. Κούκου-νας, Μαρ. Βασιλά-κης, Νικ. Γ. Πονη-ρός, Γεωρ. Παν. Πονηρός, Π. Σ. Πο-νηρός, Στέφ. Γ. Πο-νηρός, Σ.Γ. Κούτσι-κας, Ίω. Σκαρβέ-λης.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Πειραιώς		Π. Βαρχαλάμα	Σ. Σκαφίδας	3.12.41	Υποβρ. προσβολή	Κάβο Μαλιά	Σ. Σκαφίδας, Γ. Λύχνος, Π. Δού-κας, Δημ. Σαμιώτης
ΓΡΗΓΟΡΗΣ	Σύρου	4144 2143	Μαλακατένιος	Μαλακατένιος	2.6.43	Άεροπ. επιδρομή	Πάρος	Λ. Μαλακατένιος 45 Νάουσα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Θεσ/νίκης	3	Γ.Χ. Λάσκαρης	Χ. Λάσκαρης	21.3.44		Όρμος Άγ. Αναργύρων	Χρ. Π. Λάσκαρης 37 Θεσσαλονίκη, Δημ. Π. Βουρλής 37
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Πειραιώς		Β. Πανταζής	Β. Πανταζής	28.3.44		Πόρτο Χέλι	Παντ. Δ. Πανταζής 52 Πειραιά, Γ.Α. Καραγιάννης 50 Σαλαμίνα, Άν. Ν. Καραγιάννης 25 Τήνος
ΔΗΛΟΣ	Σύρου		Έπίτακτο		8-43		Άκτές	
ΔΙΚΑΙΑ	Πειραιώς	8 3	Γ. Κουρκούτης	Τσουρινάκης	12.1.44	Άερ. επίθεση	Ίκαρίας Λιμάνι Μονεμβάσια	Ίω. Έ. Θαλασσινός 39 Σητεία, Γ.Ζ. Κε-φαλίδης 29, Άν. Άλ. Τσουριτάκης
ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ	Πειραιά	70	Γ. Γκιόκας	Αντ. Βλάχος	9.6.44	Άεροπ. επίθεση	Μεταξύ Μήλου Σερύφου	Άν. Δ. Γκίνης 61, Ν. Ι. Γκιόκας 54
ΕΥΑΓΓΕΛΙ-ΣΤΡΙΑ	Ύδρας		Μακρυγιάννης	Μακρυγιάννης	4.4.44	Άεροπ. επίθεση	Κοντά Ύδρα	Άντ. Π. Βλάχος 39, Γ. Νικηταράς 26, Ι. Καραμπουρνιώτης

(συνεχίζεται)

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS - 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

ΤΟ ΤΡΑΓΙΚΟ ΝΑΥΑΓΙΟ ΤΗΣ ΜΑΓΧΗΣ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΡΑΓΩΔΙΑ ΜΟΛΙΣ 1.200 ΜΕΤΡΑ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΟ ΒΕΛΓΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΖΕΕΜΠΡΙΓΚΕ, ΝΕΑ ΚΡΙΣΙΜΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΤΥΠΟΥ ΡΟΛΛ-ΟΝ/ΡΟΛΛ ΟΦ. ΠΙΘΑΝΑ ΑΙΤΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΟΥ ΠΟΛΥΝΕΚΡΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Σε 134 (53 νεκροί και 81 αγνοούμενοι) ανήλθε τελικά ο τραγικός απολογισμός από την ανατροπή του βρετανικού οχηματαγωγού «Χέραλντ οφ Φρή Έντερπράϊζ», το οποίο τό βράδυ της 6 Μαρτίου μέσα σε χρονικό διάστημα ενός λεπτού πέρνονταν κλίση 90 μοιρών κάθησε στην ήρεμη αλλά παγωμένη θάλασσα της Μάγχης, σε βάθος μόλις οκτώ μέτρων, λίγα λεπτά μετά την αναχώρησή του από το βελγικό λιμάνι Ζεεμπρίγκε με προορισμό το Ντόβερ.

Τό σκάφος μετέφερε 459 επιβάτες και 84 μελές πλήρωμα καθώς και περίπου 80 αυτοκίνητα και 36 φορτηγά τα οποία είχαν φορτωθεί από την μπροστινή δεξιά μπουκαπόρτα του πλοίου. Απέπλευσε από τό λιμάνι με την πρύμνη και μετά 1.000 περίπου μέτρα άρχισε να κινείται με την πλώρη στρίβοντας γιά την συνθήκη πορείας του προς τή Βρετανία.

Με την ανατροπή του σκάφους δημιουργήθηκε πανικός και διαδραματίστηκαν εφιαλτικές σκηνές καθώς οι παγιδευμένοι επιβάτες προσπαθούσαν να εγκαταλείψουν τό σκάφος βρίσκοντας μία έξοδο από την δεξιά πλευρά του πλοίου που είχε μείνει έξω από τό νερό.

Η πολυεθνική επιχείρηση διασώσεως που οργανώθηκε σε λίγα λεπτά υπήρξε εκπληκτική καθώς 10 ειδικά ελικόπτερα μεταφοράς προσωπικού τα οποία ανήκαν σε συμμαχικές δυνάμεις του ΝΑΤΟ μετέφεραν εκπαιδευμένους στρατιώτες οι οποίοι έσπασαν τά φινιστρίνια και με σχοινιά άρχισαν μία άμεση άερογέφυρα διασώσεως. Λίγο αργότερα δύο βρετανικά πλοία, ένα όλλανδικό πολεμικό και πολλά βελγικά σκάφη βρέθηκαν δίπλα στο ναυάγιο και μέχρι τό επόμενο πρωινό είχαν άπεγκλω-

βιστεί 409 άτομα.

Θά σταθούμε εδώ ιδιαίτερα στην μεγάλη βοήθεια που προσέφεραν στους επιβάτες τά μέλη του πληρώματος του βρετανικού οχηματαγωγού, πολλά από τά όποια πλήρωσαν με την ζωή τους την προσπάθειά τους νά σπρώξουν προς την έλευθερή πλευρά του σκάφους και νά έλευθερώσουν τούς έγκλωβισμένους επιβάτες.

Τό γεγονός ότι 42 από τά 84 μέλη του πληρώματος είναι μεταξύ των νεκρών ή των αγνοουμένων και οι μαρτυρίες των διασωθέντων επιβεβαιώνουν τό ύψηλό αίσθημα αλtruισμού που έπέδειξε τό πλήρωμα, στη πλειονότητα Βρετανοί, οι όποιοι πέθαναν από τό ψυχος γιατί έμειναν πολλές ώρες στά παγωμένα νερά.

Σχεδόν όλοι οι επιβάτες του οχηματαγωγού ήταν Βρετανοί και οι περισσότεροι απ' αυτούς είχαν κάνει ένα σύντομο τουριστικό ταξίδι στο Βέλγιο έκμεταλλευόμενοι μία ειδική προσφορά (εισιτήριο μιάς Λίρας) που έκανε στους άναγνώστες της ή άγγλική έφημερίδα «Δέ Σάν».

Η πρόσφατη θάλασσα τραγωδία είναι τό πέμπτο δυστύχημα οχηματαγωγού που γίνεται τά πέντε τελευταία χρόνια στη θάλασσα της Μάγχης και μπορεί νά συγκριθεί μόνο με τή μεγάλη τραγωδία στη Μαύρη Θάλασσα τόν Αύγουστο του 1986, όταν είχε βυθισθεί ένα σοβιετικό κρουαζιερόπλοιο.

Τό «Χέραλντ οφ Φρή Έντερπράϊζ» 7.951 τον. γκρός, ναυπηγήθηκε στη Δυτική Γερμανία τό 1980 και είναι έγγεγραμμένο στο βρετανικό νηολόγιο. Πλοιοκτήτρια εταιρία είναι ή «Τάουνσεντ Τόρενσεν» που ανήκει στην εταιρία «European Ferries» την όποια άγό-

ρασε πρόσφατα ή Ρ&Ο.

Πιθανά αίτια του άτυχήματος

Πολλά είναι τά άναπάντητα έρωτηματικά, τουλάχιστον μέχρι την στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές, γιά τά αίτια που όδήγησαν στην δεύτερη μεγαλύτερη ναυτική τραγωδία των τελευταίων ετών.

Έξετάζοντας την σύντομη μαρτυρία του έμπειρου πλοιάρχου του οχηματαγωγού και των ξένων έμπειρογνωμόνων καταλήγουμε έμεις τουλάχιστον στην έκδοχή ότι ή ανατροπή του «Χέραλντ οφ Φρή Έντερπράϊζ» είναι άθροιστικό αποτέλεσμα των παρακάτω αιτιών:

Μετά την έξοδο του πλοίου με την πρύμνη και ενώ συμπληρωνόταν ή στροφή του επιταχύνθηκαν σε full ahead οι μηχανές με αποτέλεσμα τά άπόνερα της πρύμνης νά εισρεύσουν από την μισάνοιχτη μπροστινή μπουκαπόρτα του πλοίου. Τό γεγονός ότι ή μπουκαπόρτα δέν είχε κλείσει έρμητικά από μόνο του δέν δικαιολογεί την εισροή ύδάτων έφόσον ή θάλασσα ήταν ήρεμη και τό ύψος της μπουκαπόρτας είναι άρκετά πάνω από την ίσαλο γραμμή.

Αρα πρέπει νά συμπεράνουμε ότι υπήρχαν έλευθερες επιφάνειες στον έρματισμό του πλοίου και τό σκάφος δέν είχε γίνει trimmed σωστά.

Αθροιστικά τά άνωτέρω, σε συνδυασμό με την ξαφνική μετακίνηση των οχημάτων στα καταστρώματα φαίνεται ότι όδήγησαν στην τόσο γρήγορη κλίση κατά 90% και ανατροπή στα άβαθή νερά του προλιμένα του Ζεεμπρίγκε.

Στό σημείο αυτό θά υπενθυμίσουμε στους άναγνώστες μας σχετική άρθρογραφία των «Ναυτικών Χρονικών» πριν

THE SHIPOWNERS' MUTUAL STRIKE INSURANCE ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

THE STRIKE CLUB

MANAGERS:

John Laing
(Strike Club Management) Ltd

ADMINISTRATIVE OFFICE:

29 Boulevard Princesse Charlotte
MC 98000
Monaco

Telephone: 93 50 02 45

Fax: 93 25 53 18

Telex: 469266 LAING MC

Please send me a copy of 'The Strike Club' 1985/86 Annual Report and Accounts and current Rules

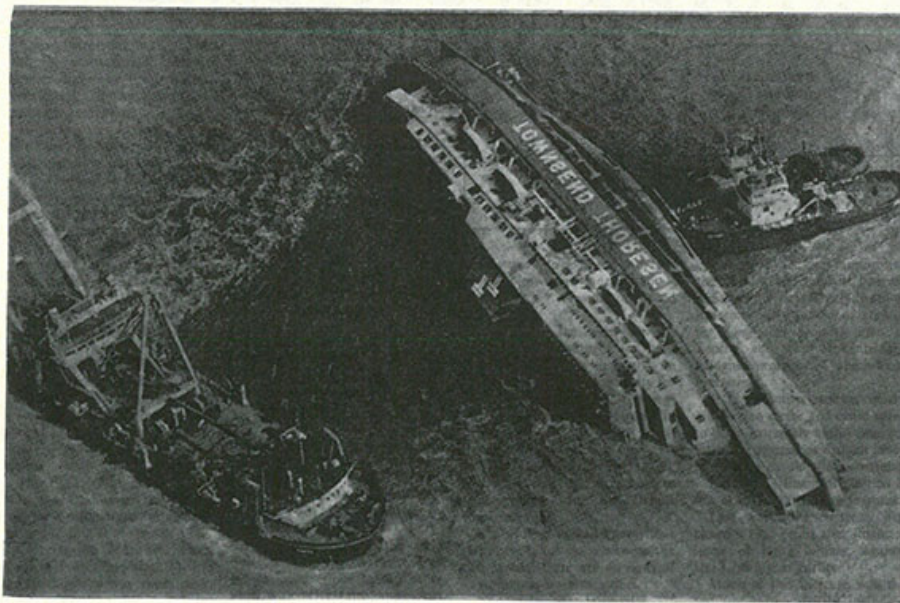
Name _____

Company _____

Address _____

To: John Laing (Strike Club Correspondents) Ltd
Fountain House, 130 Fenchurch Street,
London EC3M 5DJ
Telephone: 01-626 3083
Telex: 888259 STRIKE G Fax: 01-929 1164

Provides cover for Shipowners, Charterers, Rig and Tug Operators against loss of daily running costs or charter hire when delayed by strike, lockout, stoppage or restraint of labour



ένα χρόνο, τεύχος 15 Μαρτίου 1986, όπου αναφερόμενοι στα προβλήματα ασφαλείας των σύγχρονων όχηματᾶγων τύπου ρό-ρό γράφαμε τὰ ἑξῆς:

«Ἡ ἀσφάλεια τῶν πλοίων ρό-ρό ἀποτέλεσε ἀπὸ τὴν πρώτη ἐμφάνισή τους ἕνα σοβαρὸ πρόβλημα, οἱ δὲ συνεχιζόμενες ἀπώλειες συνέτειναν ὥστε νὰ διατηρεῖται διαρκῶς σὲ ἐπικαιρότητα. Οἱ ἀρμόδιοι τοῦ IMO ἔλαβαν σειρὰ μέτρων γιὰ τὴ βελτίωση τῆς ἀσφάλειάς τους, ἀλλὰ τίποτα δὲν μπορεῖ νὰ ἀλλάξει τὸ γεγονός ὅτι ὀρισμένες μεταβλητὲς ὑπὸ κεινται μοιραίως στὸν κίνδυνο τοῦ ἀνθρώπινου σφάλματος μὲ ἐνδεχόμενες καταστροφικὲς συνέπειες. Οἱ στατιστικὲς ἀποδεικνύουν ὅτι τὰ ρό-ρό δὲν εἶναι λιγώτερο ἀσφαλῆ ἀπὸ τὰ ἄλλα πλοῖα, ἀλλὰ ὅτι τὰ ἀτυχήματά τους ἔχουν στὴ μεγάλη ἀναλογία διαφορετικὴ αἰτιολογία. Μία ἀπὸ τίς κυριώτερες αἰτίες θεωρεῖται ἡ ἔλλειψη ἐγκαρσίων διαφραγμάτων. Γιατί ἐνῶ τὰ ρό-ρό εἶναι ἐφοδιασμένα μὲ στεγανὰ συγκρούσεως καὶ διαφράγματα μηχανοστασίου σύμφωνα μὲ τοὺς ὅρους τῆς SOLAS, τὰ τεράστια καταστρώματα ὀχημάτων διευκολύνουν τὴν ταχύτατη ἐξάπλωση τῆς φωτιᾶς καὶ τῆς κατακλύσεως. Ἰδιαίτερος εἶναι ὁ κίνδυνος τῆς ἀπώλειας ἀθρόας εἰσροῆς ὕδατος σὲ περίπτωση πλευρικών ρηγμάτων ἐκ συγκρούσεως. Ἐπίσης οἱ πρῶταις καὶ πρυμναῖες εἰσοδοὶ ἐμφανίζουν ἕνα ἄλλο εὐπαθὲς σημεῖο, καθὼς καὶ οἱ πλευρικές θύρες πού ἀποτελοῦν χαρακτηριστικὸ τῶν ρό-ρό, δεδομένου ὅτι ὅλες αὐτὲς οἱ θύρες — ἰδίως ὅσες χρησιμεύουν καὶ ὡς ράμπες — εἶναι εὐπαθεῖς σὲ ζημιὲς καὶ στρεβλώσεις. Ὅλα αὐτὰ συνδυάζονται μὲ τὸν κίνδυνο τῶν μετατοπίσεων στὰ καταστρώματα ὀχημάτων, ἐνῶ πρόσθετο ἐπιβαρυντικὸ στοιχεῖο συνιστοῦν τὰ σχετικῶς μεγάλα ὑπερκατασκευάσματα τῶν ρό-ρό πού ἐπηρεάζονται περισσότερο ἀπὸ τὸν ἄνεμο καὶ τὴν κακοκαιρία. Ἐξίσου σοβαρὸ πρόβλημα ἀποτε-

λεῖ ἡ στοιβασία τοῦ φορτίου τῶν ρό-ρό δεδομένου ὅτι ἡ φύση του παρουσιάζει μεγαλύτερες δυσκολίες στὴ διατήρηση τῶν ἀναγκαίων ὀρίων ασφαλείας. Ἡ μεγάλη ποικιλία τῶν ὀχημάτων πού μεταφέρουν κάνει δύσκολη τὴν ἐξασφάλισή τους, ἐνῶ παράλληλα δὲν ὑπάρχει τρόπος νὰ διαπιστωθεῖ ἡ ἐνδεχομένως ἀκατάλληλη στοιβασία τοῦ περιεχομένου φορτίου στὸ κάθε βαρὺ ὄχημα. Ἐνα βαρὺ φορτίο πού θὰ σπάσει καὶ θὰ ξεχυθεῖ, θὰ ἐπιφέρει μετατόπιση καὶ ἄλλων μονάδων μὲ ἐνδεχόμενη ἀλυσιδωτὴ ἐπίδραση στὴν ἐπέκταση τῆς ἐκχύσεως ἐπικινδύνων οὐσιῶν ἢ τῆς προσκλήσεως ζημιῶν στὸ ἴδιο τὸ πλοῖο μέχρι καὶ τῆς ἀπώλειάς του.

Σύμφωνα μὲ τὰ διαθέσιμα στατιστικὰ στοιχεῖα, μεταξὺ τοῦ 1965 καὶ τοῦ 1982 συνέβησαν 341 ἀτυχήματα σὲ πλοῖα ρό-ρό, ἀπὸ τὰ ὁποῖα 217 σοβαρὰ πού κατέληξαν σὲ 26 ὀλικές ἀπώλειες. Ἀπὸ τὸ σύνολο αὐτό, τὸ μεγαλύτερο ποσοστὸ (24%) ὀφείλεται σὲ συγκρούσεις. Ἀκολουθοῦν οἱ βλάβες μηχανῶν (17%), οἱ προσαράξεις (17%), ἡ μετατόπιση φορτίου (16%) καὶ οἱ πυρκαγιὲς ἢ ἐκκρήξεις (14%). Ἀναλύοντας τίς αἰτίες τῶν ὀλικῶν ἀπωλειῶν βλέπουμε ὅτι οἱ μισὲς περίπου ὀφείλονται σὲ μετατόπιση τοῦ φορτίου ἢ σὲ ἀνθρώπινο σφάλμα.

Δυστυχῶς, ἡ πολύνεκρη τραγωδία τοῦ βρετανικοῦ ρό-ρό ἔρχεται νὰ ἐπιβεβαιώσει τὸ παραπάνω δημοσίευμα καὶ οἱ ναυτικοὶ κύκλοι διεθνῶς μιλοῦν σήμερα γιὰ τὴν ἀνάγκη ὑπάρξεως στεγανῶν ἐγκαρσίων διαφραγμάτων κατὰ μῆκος τῶν καταστρώματων πού φιλοξενοῦν τὰ ὀχήματα καὶ ἐιδικῶν σημάτων στὴ γέφυρα πού νὰ εἰδοποιοῦν ὅταν οἱ μπουκαπόρτες δὲν ἔχουν κλείσει στεγανὰ.

Ἀσφαλιστικὴ κάλυψη καὶ ἀποζημιώσεις

Τὸ «Χέραλντ οφ Φρή Ἐντερπράϊζ» ἡ-

ταν ἀσφαλισμένο στὴν βρετανικὴ ἀγορὰ γιὰ σκάφος καὶ μηχανές γιὰ ποσὸ 37,5 ἑκατ. δολλάρια καὶ γιὰ εὐθύνες πρὸς τρίτους στὸ Standard P + I Club σύμφωνα μὲ τοὺς ὅρους πού προβλέπει ἡ Συνθήκη τῶν Ἀθηνῶν, τὴν ὁποία ἔχει υἱοθετήσει ὁ IMO ἀπὸ τὸ 1974.

Σύμφωνα μὲ τὴν κάλυψη τοῦ P + I Club οἱ συγγενεῖς ἐκάστου τῶν θυμάτων τοῦ τραγικοῦ ναυαγίου δικαιοῦνται ποσὸ μέχρι 55.000 δολλάρια, ἐνῶ ὅπως διαφαίνεται ἡδη ἀπὸ τίς σχετικὲς ἀνακοινώσεις θὰ ὑπάρξουν ἐπιπρόσθετες ἀποζημιώσεις πού θὰ προέλθουν ἀπὸ δωρεὲς κυβερνήσεων, Ὄργανισμῶν καὶ διαφόρων ἀτόμων.

Ἡδὴ ἡ Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότητα διέθεσε ποσὸ 280.000 δολλαρίων γιὰ τίς οἰκογένειες τῶν θυμάτων, ἡ Βρετανικὴ κυβέρνησις ἕνα ἑκατ. στερλίνες καὶ ἡ ἐταιρία Peninsular Oriental 250.000 λίρες οἱ ὁποῖες θὰ δοθοῦν γιὰ τὴν ἀμεση ἀνακούφιση τῶν πληγέντων ἀπὸ τὴ ναυτικὴ τραγωδία.

Ἀκόμη, ὁ Ὄργανισμὸς Τοπικῆς Αὐτοδιοίκησις τοῦ Ντόβερ προσέφερε 25.000 λίρες καὶ ἀνοίξε ἕναν εἰδικὸ λογαριασμό γιὰ τὴ συλλογὴ μικρότερων προσφορῶν ἀπὸ ἰδιῶτες, στὸν ὁποῖο ὅπως πληροφοροῦμεθα ἀπὸ τὸν βρετανικὸ τύπο ὑπάρχει ἀθρόα προσφορά ἀπὸ ἀνώνυμους ἰδιῶτες.

Συνέπειες τοῦ ἀτυχήματος

Ἡ ἐκδοχὴ τοῦ ἀνθρώπινου σφάλματος πού ἐπικαλεῖται σύμψας ὁ διεθνὴς τύπος δὲν φαίνεται νὰ ἱκανοποιεῖ τὴν κοινὴ γνώμη καὶ ἐπισημαίνεται ὅτι «ἕνα πλοῖο πού μπορεῖ νὰ βυθισθεῖ τὸ ἴδιο εὐκόλα μὲ καλὲς καιρικὲς συνθῆκες θὰ πρέπει νὰ ἔχει κάποιο βασικὸ μειονέκτημα στὴν κατασκευὴ του».

Ἡδὴ τὰ ὑπόλοιπα πλοῖα πού ἐξυπηρετοῦν τὴ Μάγχη καὶ ἀνήκουν καὶ σὲ ἄλλες ἐταιρίες ἐκτὸς τῆς «Τάουνσεντ Τόρενσεν» ἔλαβαν ὁδηγίες νὰ κλείνουν ὑποχρεωτικὰ ἐρμητικὰ τίς μπουκαπόρτες πρὶν τὸ λύσιμο ἀπὸ τὸ λιμάνι, ἐνῶ κυοφορεῖται ἡ σκέψις νὰ ὑποχρεωθοῦν τὰ πλοῖα νὰ ἔχουν προστατευτικὴ μάσκα γιὰ τίς ἐμπρόσθιες μπουκαπόρτες.

Ἡ «Τάουνσεντ Τόρενσεν», ἡ ὁποία ναυπηγεῖ σήμερα δύο μεγάλα ὀχηματαγωγὰ τῶν 26.000 τόν. γκρός σὲ δυτικο-γερμανικὰ ναυπηγεῖα ἀνακοίνωσε ὅτι τὰ νέα πλοῖα θὰ φέρουν εἰδικούς αἰσθητήρες στὴ γέφυρα πού θὰ εἰδοποιοῦν γιὰ τὴ στεγανοποίηση τῶν θυρῶν τῶν πλοίων.

Δυστυχῶς, ἔπρεπε νὰ ὑπάρξει ἕνα τόσο πολύνεκρο ναυάγιο γιὰ νὰ γενικευθεῖ ὁ προβληματισμὸς γύρω ἀπὸ τὴν ἀσφάλεια τῶν σύγχρονων ὀχηματᾶγων καὶ νὰ ἀπαντηθοῦν ὀρισμένα ἐρωτήματα σχετικά μὲ τὸ πόσο ἐφικτὲς εἶναι οἱ βελτιώσεις καὶ οἱ ἐξελίξεις τῆς σύγχρονης ναυπηγικῆς, ὅταν ξεφεύγουν ἀπὸ τὸ σχεδιαστήριο καὶ ἀντιμετωπίζονται στὴν σκληρὴ καθημερινὴ πραγματικότητα.

ΤΟ «ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ»

Στό Κέντρο Ξένου Τύπου παρουσιάστηκε την περασμένη Τετάρτη η έκδοσή «Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου».

Τήν παρουσίαση του τόμου στο πολυπληθές και έκλεκτο ακροατήριο έκαναν ο καθηγητής Μανώλης 'Ανδρόνικος και ο συγγραφέας του έργου Γιώργος Μ. Δρακόπουλος, που είναι και ο Πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου.

Τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου λειτουργεί από τό 1985 μέ έδρα τή Μύκονο και έχει ως σκοπό τή συλλογή, ταξινόμηση, μελέτη, έρευνα και παρουσίαση ιστορικών και έπιστημονικών στοιχείων, καθώς και τήν δημιουργία ενός πυρήνα που γύρω του θά μπορούν νά συγκεντρώνονται και νά δραστηριοποιούνται όλοι όσοι ενδιαφέρονται νά μελετήσουν και νά διατηρήσουν τή ναυτική παράδοση του Αιγαίου.

Τό Μουσείο είναι Κοινωφελές 'Ιδρυμα 'Ιδιωτικού Δικαίου και στεγάζεται σ' ένα παραδοσιακό κυκλαδίτικο κτίριο του 19ου αιώνα που βρίσκεται στό κέντρο της Μυκόνου και ανήκε άλλοτε στό θρυλικό Μυκονιάτη Πλοίαρχο Νικόλαο Σουρμελή. Οί χώροι του, όπως και ο κήπος του έχουν διαμορφωθεί έτσι ώστε νά αποτελούν ένα αρμονικό σύνολο γιά τήν παρουσίαση των έκθεμάτων του, τά όποια έχουν επιλεγεί κατά τέτοιο τρόπο ώστε νά προβάλλουν στον έπισκέπτη τήν 'Ελληνική Ναυτική 'Ιστορία και Παράδοση και ιδιαίτερα τήν εξέλιξη και δραστηριότητα του 'Εμπορικού πλοίου κυρίως στήν ιστορική αυτή περιοχή, από τούς αρχαίους χρόνους μέχρι σήμερα.

Έκτός από τόν Πρόεδρο του Μουσείου κ. Γ. Μ. Δρακόπουλο τά υπόλοιπα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου είναι οί Ναύαρχος ε.α. Κώστας Παϊζής, Τάσος Τζαμτζής, Παναγιώτης Κοτζιάς, 'Ιωάννα Δρακοπούλου, Κατερίνα Χαριτάτου και Άννα Δρακοπούλου.

Τό βιβλίο «Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου» που κυκλοφόρησε σέ έκδοσή του φροντισμένη έκδοση, προσφέρει στον ενδιαφερόμενο αναγνώστη όλα εκείνα τά στοιχεία που θεμελιώνουν μιά συνοπτι-

κή και ιστορικά εξακριβωμένη γνώση του καθοριστικού ρόλου που έπαιξε στήν ιστορία της 'Ελληνικής Ναυτιλίας τό Αιγαίο.

Στό βιβλίο προτάσσεται μιά σύντομη αλλά περιεκτική αναδρομή στή ναυτική ιστορία της περιοχής από τήν 8η π.Χ. χιλιετία μέχρι και τό τέλος του περασμένου αιώνα, μέ τίς επιμέρους αναφορές. 'Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει άκόμη τό κεφάλαιο γιά τήν εξέλιξη του τύπου των πλοίων που εμφανίστηκαν στήν περιοχή του Αιγαίου, μέ αντιπροσωπευτικές περιγραφές. 'Αναλυτικό είναι επίσης τό κεφάλαιο μέ τά έκθέματα του Μουσείου στο όποιο περιλαμβάνονται οί εξής ομάδες: 'Ομοιώματα πλοίων, 'Αρχαία νομίσματα, 'Αρχαία αντικείμενα, Χαρακτικά - Χάρτες - Πορτολάνοι, Βιβλία και Παλιά 'Εντυπα, Παλιά χειρόγραφα, Ναυτικά 'Όργανα και 'Επιτύμβια. 'Ενα μέρος από τό πλούσιο και σπάνιο αυτό υλικό, εμφανίζεται στήν ένότητα των 100 περίπου εγχρώμων εικόνων μέ τήν όποία ολοκληρώνεται τό βιβλίο. Οί φωτογραφίες που περιλαμβάνονται στήν έκδοση είναι των Κ. Κόκκινου, Σ. Σουκά και Μ. Σκιαδαρήση. Τό έξώφυλλο στολίζει τό 'Ασημένιο Τετράδραχμο 'Αντιγόνου Δώσωνος τό όποιο εμφανίζει τόν 'Απόλλωνα καθισμένο σέ πρώρα πλοίου.

‘Η όμιλία του κ. Γ. Δρακόπουλου

Παρουσιάζοντας τήν Τετάρτη τό βιβλίο ό κ. Γιώργος Μ. Δρακόπουλος υπογράμμισε:

«Στήν πρόσκληση που σās απευθύνουμε και είχατε τήν καλωσύνη νά αποδεχθείτε, κάναμε μιά γενική αναφορά στό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου που λειτουργεί από τό 1985 στή Μύκονο, καθώς και στό βιβλίο που κυκλοφορεί σήμερα μέ τόν ίδιο τίτλο.

'Ελπίζω ότι τό βιβλίο αυτό θά βοηθήσει τόν αναγνώστη νά εκτιμήσει τήν μεγάλη σημασία που έχει ό θαλάσσιος χώρος του Αιγαίου γιά τόν τόπο μας και τόν σπουδαίο ρόλο που έπαιξε τό έμπορικό πλοίο στήν επιβίωση του λαού μας

και στήν εξάπλωση του ελληνικού πολιτισμού.

'Ελπίζω ότι τό βιβλίο αυτό θά βοηθήσει τόν αναγνώστη νά εκτιμήσει τήν μεγάλη σημασία που έχει ό θαλάσσιος χώρος του Αιγαίου γιά τόν τόπο μας και τόν σπουδαίο ρόλο που έπαιξε τό έμπορικό πλοίο στήν επιβίωση του λαού μας και στήν εξάπλωση του ελληνικού πολιτισμού.

'Η γεωγραφική διαμόρφωση της περιοχής του Αιγαίου, μέ τά χιλιάδες νησιά και οί ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες, είχαν φαίνεται σημαντική επίδραση στήν διαμόρφωση του «θαλασσοχαρούς» χαρακτήρα των Αιγαίοπελαγίων. 'Ηταν φυσικό σ' ένα τέτοιο χώρο οί άνθρωποι νά στραφούν από πολύ νωρίς στήν θάλασσα και νά γίνουν ναυτικοί.

Ο Πλάτων παρομοίασε τούς κατοίκους του Αιγαίου μέ βατράχους που ζουν στίς όχθες της λίμνης τους.

Και στήν εποχή μας ακόμα, ή Σουηδική 'Ακαδημία μάς χαρακτηρίζει: «Κόσμος του Πόντου και έστία των ναυτικών».

Τό πιό παλιό ταξίδι γιά τό όποιο έχουμε πληροφορίες είναι εκείνο που έγινε στό Αιγαίο έδω και 10.000 χρόνια μέ κάποιον πλοίο που κάλυψε απόσταση 70 περίπου ναυτικών μιλίων από τήν Μήλο στήν Πελοπόννησο. Μάρτυρες αυτού του ταξιδιού είναι τά εργαλεία της 8ης χιλιετίας π.Χ., που βρέθηκαν στό σπήλαιο Φράγγχη (στήν 'Ερμιόνη) και είναι φτιαγμένα από όψιδιανό λίθο της Μήλου.

'Από τίς μακρινές εκείνες εποχές μέχρι σήμερα, υπάρχει μιά θαυμαστή συνέχεια στήν ελληνική ναυτική παράδοση μέσα στό Αιγαίο, που επιβεβαιώνεται από ένα σωρό ιστορικές πληροφορίες και στοιχεία.

Τό τρεχαντήρι, που συναντά κανείς μέχρι σήμερα στό Αιγαίο, έχει πολλές ναυπηγικές ομοιότητες μέ τά αρχαία έμπορικά πλοία, ακόμα και μέ τό πλοίο της Θήρας του 15ου αϊ. π.Χ., όπως λένε οί ειδικοί.

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

“Άλλο ένα δείγμα της συνέχειας μέσα στο Αιγαίο είναι και η πρόβλεψη καιρού τόν 7ο αι. π.Χ., από τον Κυκλαδίτη ποιητή Αρχίλογο ο οποίος, προκειμένου να ταξιθέσει από την Δήλο, είπε στον σύντροφό του Γλαύκο: «Πάνω από τα βουνά της Τήνου υπάρχει σύννεφο, προμήνυμα θύελλας». Αυτή η πρόβλεψη καιρού, πέρασε μέσα από τους αιώνες κι έφτασε ως τις μέρες μας αφού και σήμερα οι ψαράδες και ναυτικοί της περιοχής με τον ίδιο τρόπο προβλέπουν την απότομη επιδείνωση του καιρού, λέγοντας χαρακτηριστικά: “Η Τήνος είναι καπελλωμένη”.

Καθε κομμάτι του Αιγαίου έχει να διηγηθεί την δική του σπουδαία ιστορία.

Στό πέρασμα των αιώνων, οι ιστορικές εναλλαγές είχαν ποικίλες επιπτώσεις στην ανάπτυξη και εξέλιξη της ναυτιλίας και του εμπορικού πλοίου στο Αιγαίο. “Ομως η Έλληνική ναυτική παράδοση μέσα στον θαλάσσιο αυτό χώρο, διατηρήθηκε αδιάσπαστη. Ο Έλληνας ναυτιλλόμενος, με τον ιδιαίτερο χαρακτήρα που του δημιουργούσε το περιβάλλον του, την ένστικτώδη ναυτοσύνη του και την αδάμαστη θέλησή του, κατάφερε, παρ’ όλες τις αντιξοότητες, να παρακολουθήσει με επιτυχία όλες τις εξελίξεις στην θάλασσα.

“Ας προσπαθήσουμε τώρα να δώσουμε μια απάντηση σ’ ένα δύσκολο ερώτημα:

— Τι είδους πλοία χρησιμοποιούσαν οι άνθρωποι στις διάφορες εποχές για να μεταφέρουν τα αγαθά τους; Ποιό ήταν το σχήμα τους; Ποιά τα κύρια χαρακτηριστικά τους και ποιά τα μέσα προώσέως τους (Με ποιό τρόπο δηλαδή εκινούντο)

— Η απάντηση δεν είναι εύκολη. Έχουν γίνει πολλές μελέτες και έρευνες γύρω από αυτό το θέμα. Σπουδαία βοηθήματα για τους ειδικούς και τους μελετητές, είναι οι περιγραφές στα γραπτά μνημεία και οι διάφορες απεικονίσεις (τοιχογραφίες, νομίσματα, έργα τέχνης κ.ά.). Πολύτιμα στοιχεία μας έχει δώσει και ο βυθός της θάλασσας, απ’ όπου ανελκύστηκαν κατάλοιπα αρχαίων

πλοίων ή και σχεδόν ολόκληρα τὰ πλοία. Τα στοιχεία αυτά μας βοηθούν να πλησιάσουμε την πραγματικότητα για πολλούς τύπους πλοίων, για να καταλήξουμε στο συμπέρασμα πως τα πλωτά μέσα ακολούθησαν την εξέλιξη περὶπου εξελικτική πορεία:

“Αρχικά ο άνθρωπος, για να πλεύσει, χρησιμοποίησε κάποιο αντικείμενο που μπορούσε να επιπλέει, όπως κορμό δέντρου, άσκο από δέρμα ζώου, ή σχέδια από κλαδιά. Για την κίνηση μέσα στο νερό, ή πρώτη του πρωτοβουλία δύναμη πρέπει να ήταν τα ίδια του τα χέρια. Μετά έφτιαξε το πρώτο πλοίο με πρωτοβουλία δύναμη τα κουπιά που αρχικά τα κινούσε αποκλειστικά με τα χέρια και αργότερα τα προσάρμοσε στα πλευρά του πλοίου με σκαρμούς και στρόπους. Στην περίφημη Τοιχογραφία του Στόλου που βρέθηκε με τις ανασκαφές του Μαρινάτου, στο Άκρωτήρι της Θήρας, φαίνονται καθαρά αυτές οι λεπτομέρειες.

“Υστερα ο άνθρωπος ανακάλυψε το πανί και φάνηκε, αρχικά το κωπήλατο ιστιοφόρο και μετά το καθ’ αυτό ιστιοφόρο πλοίο.

Μόλις τον περασμένο αιώνα εμφανίστηκε το μηχανοκίνητο πλοίο. Πρώτα τροχήλατο ιστιοφόρο, μετά έλικοφόρο, ώσπου στο τέλος έμπιστεύτηκε ο άνθρωπος για μόνη πρωτοβουλία δύναμη την μηχανή και έχουμε το αποκλειστικά μηχανοκίνητο πλοίο, που με διάφορες παραλλαγές ισχύει μέχρι σήμερα.

Τό γενικό συμπέρασμα που βγαίνει από την εξέλιξη του πλοίου, είναι ότι το σπουδαίο αυτό έργο των θαλασσινών μεταφορών, παρ’ όλες τις αλλαγές που δέχτηκε στην πορεία του, έμεινε στην βάση του, σχηματικά το ίδιο. “Εξακολουθεί δηλαδή να είναι το «κοίλο κατασκεύασμα» που πλέει εκτελώντας θαλασσινές μεταφορές, αντιμετωπίζοντας πάντοτε τη θάλασσα και τον άνεμο, τὰ δύο αυτά στοιχεία της φύσης, που είναι άλλοτε φίλοι κι άλλοτε έχθροί του ανθρώπου.

Στό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου υπάρχουν μία συλλογή ομοιωμάτων που καλύ-

πτουν τούς κυριότερους σταθμούς της ιστορίας του πλοίου από τό Πλοίο της Θήρας του 15ου αι. π.Χ., μέχρι τό μηχανοκίνητο εμπορικό πλοίο της εποχής μας.

Μία συλλογή αρχαίων νομισμάτων με ναυτικές παραστάσεις, που αποτελούν σπουδαία πηγή πληροφοριών για τις ναυπηγικές λεπτομέρειες των αρχαίων πλοίων, εκτίθεται επίσης στο Μουσείο μας. “Ο διάσημος νομισματολόγος Ίω. Σβορώνος, που γεννήθηκε στη Μύκονο τον περασμένο αιώνα, ασχολήθηκε ιδιαίτερα με τὰ αρχαία νομίσματα που έχουν ναυτικές παραστάσεις και στο βιβλίο μας γίνεται ειδική αναφορά στην σημαντική μελέτη του, που δημοσιεύτηκε τό 1914, με τίτλο: «ΣΤΥΛΙΔΕΣ, ΑΓΚΥΡΕΣ ΙΕΡΕΣ, ΑΦΛΑΣΤΑ, ΣΤΟΛΟΙ, ΑΚΡΟΣΤΟΛΙΑ, ΕΜΒΟΛΑ ΠΡΟΕΜΒΟΛΑ και ΝΑΥΤΙΚΑ ΤΟΤΕΜ».

Στό Μουσείο μας, υπάρχουν και άλλες ομάδες εκθεμάτων που έχουν σχέση με την θάλασσα, τὰ πλοία και τις δραστηριότητες των ναυτικών, καθώς και αρχείο παλιών ναυτικών εγγράφων και βιβλιοθήκη με σπάνιες εκδόσεις.

“Η ιστορία του εμπορικού πλοίου και της δράσης των ναυτικών του Αιγαίου, είναι θέμα μεγάλο και δεν είναι δυνατόν να χωρέσει μέσα σε ένα βιβλίο, ούτε και στο μικρό μας Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου. Προσπαθήσαμε ωστόσο να παρουσιάσουμε όσο μπορούσαμε καλλίτερα τὰ εκθέματα, έτσι ώστε να γίνουν πρόκληση και έρέθισμα για συλλογική δράση όλων εκείνων που νοιώθουν την ανάγκη να προστατέψουν, να διατηρήσουν και να συνεχίσουν την Έλληνική Ναυτική Παράδοση μέσα στον χώρο του Αιγαίου, που είναι ζωτικής σημασίας για τούς Έλληνες.

“Ελπίδα μας να δικαιώσει ο χρόνος τις προσπάθειές μας.

Πρίν τελειώσω, θάθελα να κάνω μία εύχη. Νά αρχίσει μία συστηματική ανάπτυξη της Ναυτικής Αρχαιολογίας και στη χώρα μας, για να φωτισθεί τό λαμπρό παρελθόν μας, αφού ή θάλασσα για μὰς τούς Έλληνες είναι συνδετικό στοιχείο ανάμεσα στο παρελθόν, τό πα-

I n J a p a n

A. DERTILIS

MARINE CONSULTANT ENGINEER

**AT YOUR SERVICE FOR ANY TYPE OF SURVEYS, REPAIRS
AND DRYDOCKING, IN ALL JAPANESE AND FAR EASTERN
PORTS — 25 YEARS OF EXPERIENCE AS RESIDENT SURVEYOR**

PHONE: YOKOHAMA (045) 845-7211
TELEX: 3822561 USSYOK J
TELEFAX: (045) 775-0070

24-16, 1 CHOME, MORIGAOKA
ISOGO - KU, YOKOHAMA (235)
JAPAN

ρόν αλλά και τό μέλλον μας.

Έχουμε φωτισμένους αρχαιολόγους και έρευνήτες στον τόπο μας που θα μπορούσαν να βοηθήσουν και προς αυτήν την κατεύθυνση.

Ο κ. Ανδρόνικος

Στήν παρουσίαση του βιβλίου μίλησε και ο καθηγητής κ. Μανώλης Ανδρόνικος ο οποίος θέλοντας να δικαιολογήσει την παρουσία του θύμισε στο κοινό ότι η καταγωγή του είναι νησιωτική, από τη Σάμο και την Ίμβρο και έπομένως έχει «βιολογικό δικαίωμα σε θέματα που σχετίζονται με τό Αίγαίο».

Ο κ. Ανδρόνικος χαρακτήρισε σημαντική την πρωτοβουλία του κ. Δρακόπουλου να φτιάξει ένα μικρό μουσείο στη μέση των Κυκλάδων, στη Μύκονο που γειτονεύει με τό ώραίο και αντιπροσωπευτικό λείψανο του αρχαίου κόσμου, τη Δήλο.

«Ένας τόσο μικρός λαός έφτασε σε σημείο μοναδικό, τόνισε ο κ. Ανδρόνικος. Η θάλασσα άφησε τους Έλληνες να άπλωθούν από την Ίσπανία έως τον Εύξεινο Πόντο και από την Αίγυπτο έως τη Β. Αφρική και να φτιάξουν ελληνικές αποικίες. Πέρασαν και τίς Στήλες του Ήρακλέους και έφθασαν μέχρι τη Θούλη. Ποιά ήταν ή Θούλη; Κάπου στη Βόρεια Ευρώπη. Στη Βόρεια Αγγλία, στη Σκωτία, στη Δανία, στην Ίσλανδία; Οί ιστορικοί δέν γνωρίζουν μέχρι σήμερα πού ακριβώς ήταν ή Θούλη. Κάπου εκεί πάνω πάντως...

Τόσο τό Μουσείο, όσο και τό βιβλίο, υπογράμμισε ο κ. Ανδρόνικος, έχουν τώρα ιδιαίτερη σημασία έπειδή στο Αίγαίο υπάρχουν κίνδυνοι και βλέψεις όχι

για τη θάλασσα, αλλά κυριολεκτικά για ... υποχθόνιους στόχους. Έμείς οί Έλληνες δέν αγαπάμε τά υποχθόνια. Για μάς τό Αίγαίο είναι θάλασσα που μεγάλωσε εκατοντάδες γενιές ανθρώπων».

«Στό Ναυτικό Μουσείο του Αιγαίου βλέπει κανείς λίγα, αλλά χειροπιαστά πράγματα. Με τά Μουσεία μας μπορούμε ν' άγγίξουμε την ιστορία μας. Κι αυτό τό Μουσείο όπως και τό βιβλίο, είναι φτιαγμένα με μεράκι, κάτι που χάνεται στίς μέρες μας».

«Μύρισε θάλασσα»

Πρέπει να σημειώσουμε ότι ο κ. Δρακόπουλος αρχίζοντας την όμιλία του έσπευσε να παρατηρήσει ότι ή αίθουσα (της Ένώσεως Άνταποκριτών Ξένου Τύπου) «μύρισε θάλασσα», γιατί πραγματικά, έκτός από τούς δημοσιογράφους στην παρουσίαση του βιβλίου ήταν παρόντες πολλοί θαλασσινοί με έπι κεφαλής την ήγεσία του ύπουργείου Ναυτιλίας — ήταν παρόντες ο Ύπουργός κ. Στάθης Άλεξανδρής, ο γενικός γραμματέας του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος και ο άρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος κ. Χρ. Ντούνης και παραβρισκόταν επίσης ο διοικητής της Σχολής Ναυτικών Δοκίμων ύποναύαρχος κ. Άθαν. Καντάς ο οποίος δήλωσε στον κ. Δρακόπουλο ότι τό εκπαιδευτικό σκάφος του Πολεμικού Ναυτικού θά προσεγγίσει τό καλοκαίρι στη Μύκονο για νά έπισκεφθούν τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου όλοι οί δόκιμοι. Στην εκδήλωση παραβρέθηκε και ο βουλευτής Δωδεκανήσου κ. Χιωτάκης — ούδεις άλλος Αιγαίοπελαγίτης βουλευτής

παραβρέθηκε ενώ ο Ύπουργός Αιγαίου κ. Πέτρος Βάλβης πού βρίσκεται στην Αυστραλία για επίσημη επίσκεψη πήρε μαζί του ένα αντίτυπο του βιβλίου για νά τό δωρήσει στον Αυστραλό Πρωθυπουργό (στην εκδήλωση παρέστησαν εκ μέρους του δύο εκπρόσωποι του ύπουργείου Αιγαίου).

Πρέπει ακόμη να σημειώσουμε ότι με τό Ναυτικό Μουσείο του Αιγαίου, τό βιβλίο και την εκδήλωση της Τετάρτης προβλήθηκε ιδιαίτερα ή ιδιαίτερη πατρίδα του κ. Δρακόπουλου ή Μύκονος.

Πρέπει τέλος να σημειώσουμε χωρίς κανένα σχόλιο ότι από την τουρκική πρεσβεία στην Αθήνα ζητήθηκαν την Τετάρτη τρία αντίτυπα του βιβλίου — ένα για τόν Τούρκο πρέσβη, ένα για τόν πολιτιστικό σύμβουλο και ένα για νά σταλεί στην Τουρκία.

Έξ άλλου πρέπει να σημειωθεί ότι στη διάρκεια της εκδήλωσης έγινε άναφορά (από τόν κ. Δρακόπουλο) και για την πρώτη γνωστή μετεωρολογική πρόβλεψη έν όψη ταξιδιού. Η όποία, όπως είπε ο κ. Δρακόπουλος έγινε πριν 2.700 χρόνια από τόν Αρχίλοχο, Κυκλαδίτη ποιητή, ο οποίος είπε σε φίλο του με τόν όποιο ήταν έτοιμος να συνταξιδέψει. «Πρόσεχε, γιατί πάνω από τά βουνά της Τήνου είναι ένα σύννεφο και αυτό άποτελεί προμήνυμα θύελλας».

Από τότε πέρασαν χιλιάδες χρόνια, στη διάρκεια των όποιων οί ναυτοί μας στηρίζονταν καθαρά σε φυσικά φαινόμενα για νά μαντέψουν τόν καιρό, όπως έκανε και ο Κυκλαδίτης ποιητής. Μέχρι βέβαια πού ή τεχνολογία μπήκε και στην πρόβλεψη του καιρού.



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

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

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

Έφετείο Πειραιά 881/86

Πρόεδρος: Γ. Βελλής

Εισηγητής: Ν. Κασσαβέτης

Δικηγόροι: Ί. Μιχαηλίδης, Παύλος Σιούφας.

Ειδική ΣΣΝΕ/1976 πλόων Λιβάνου. Έφ. αρμόζεται μόνο στα εμπορικά φορτηγά και όχι στο Ε/Γ-Ο/Γ. Δεν χωρεί αναλογική επέκταση και εφαρμογή. Τά μέλη του πληρώματος Ε/Γ-Ο/Γ πλοίου δεν δικαιούνται τό πολεμικό επίδομα για προσεγγίσεις του στο Λίβανο και ή μη καταβολή του δεν συνιστά βαρεία παράβαση καθηκόντων κατ' άρθρον 74 ΚΙΝΔ.

Συνεδρίασε δημόσια στο ακροατήριό του στις 20 Μαρτίου 1986, για να δικάσει την εξής υπόθεση:

Με την σημειούμενη στην προηγούμενη αιτιολογία άγωγή του οι ενάγοντες εξέθεσαν ότι καθέναν τους ύστερ' από σύμβαση ναυτολογησεως του, πού υποβλήθηκε στο ελληνικό δίκαιο και ειδικότερα ως προς τό προσδιορισμό των απ' αυτή δικαιωμάτων του στην «ελληνική συλλογική σύμβαση εργασίας επιβατηγών τουριστικών μεσογειακών πλοίων» εργάστηκε με τη στην ίδια άγωγή προσδιοριζόμενη ειδικότητα του στο μέ Κυπριακή σημαία και κυριότητα της πρώτης έφεσίβλητης — έναγομένης κυπριακής εταιρίας περιορισμένης ευθύνης επιβατηγού - όχηματαγωγό πλοίο «SUN BOAT» κατά τό ως προς καθέ απ' αυτούς προσδιοριζόμενο χρονικό διάστημα του έτους 1983 και ότι επίσης καθέναν τους κατήγγειλε τη σύμβαση ναυτολογησεως του από ύπαιτιότητα του πλοιάρχου του πλοίου γιατί παρό τό ότι τό πλοίο αυτό προσήγγισε

κατ' επανάληψη στο λιμάνι της Βηρυτού ό πλοίαρχός του δεν κατέβαλε σ' αυτούς πολεμικό επίδομα.

Σύστοιχα με τό ιστορικό αυτό και μαζι με την επίκληση ως προς τους λοιπούς έναγομένους ιδιοτήτων του, έναγομένοι και καθέναν τους εις όλόκληρο και νομιμότοκα από τη σ' αυτόν επίδοση της άγωγής καταβάλει σέ καθένα από τους ενάγοντες τά στην ίδια άγωγή προσδιοριζόμενα χρηματικά ποσά. Αυτά αποτελούν άθροισμα απαιτήσεων, πού, όπως διατείνονται οι ενάγοντες, έχουν κατά των αντιδίκων τους και προέρχονται α) ως προς όλους τους ενάγοντες από πολεμικό επίδομα.

Η άγωγή αυτή είναι μη νόμιμη γιατί από την κατ' άρθρο 25 έδ. 1 ΑΚ έγκυρη ρήτρα της συμβάσεως ναυτολογησεως καθενός από τους έκκαλούντες - ενάγοντες έφαρμοστέα στην κρινόμενη περίπτωση από 21 'Απριλίου 1983 Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Πληρωμάτων, επιβατηγών και τουριστικών πλοίων, πού κυρώθηκε με την ύπ' αριθμ. 70114/2679 1983 απόφαση του 'Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας και ίσχυσε κατά τό από 1-1-1983 μέχρι 31-12-1983 χρονικό διάστημα, μέσα στο όποιο έμπίπτει και τό, ως προς καθένα από τους έκκαλούντες - ενάγοντες, χρονικό διάστημα της ναυτολογησεως του στο παραπάνω πλοίο, δεν καθιρύεται ύποχρέωση καταβολής στα πληρώματα των παραπάνω πλοίων του με την άγωγή επικαλούμενου πολεμικού επιδόματος. Καί είναι αλήθεια ότι ή καταβολή πολεμικού επιδόματος έχει προβλεφθεί με την από 26 'Ιανουαρίου 1976 «Ειδική Συλλογική Σύμβαση πλόων» πού κυρώθηκε με την αριθμ. 70096/708/1976 απόφαση του 'Υπουργού Έμπορικης Ναυτι-

λίας. Η σύμβαση όμως αυτή δεν είναι έφαρμοστέα και για τη ρύθμιση των δικαιωμάτων των έκκαλούντων - έναγόντων όχι μόνον εξαιτίας της άνυπαρξίας σχετικής διατάξεως της από 21 'Απριλίου 1983 συλλογικής συμβάσεως πού, όπως έχει σημειωθεί, διέπει, σύμφωνα με την εκτιθέμενη στην άγωγή τους ρήτρα της συμβάσεως ναυτολογησεως τους τά δικαιώματα και τις ύποχρεώσεις τους, αλλά και γιατί ή από 7 'Ιανουαρίου 1976 δεύτερη αυτή συλλογική σύμβαση δεν έφαρμόζεται όπως από τό περιεχόμενο της συνάγεται σέ πληρώματα πλοίων της παραπάνω κατηγορίας, (επιβατηγών - όχηματαγωγών), αλλά σ' αποκλειστικά φορτηγών (βλ. σχετ. Έφ. Πειρ. 487/1986) άδημ.).

Εξάλλου πρέπει νά λεχθεί ότι και άν ακόμη με τη σύμβαση ναυτολογησεως τους δεν εξεφράζετο ή ρητή και σαφής βούληση των συμβαλλομένων για την έφαρμογή της συλλογικής συμβάσεως εργασίας πληρωμάτων των μ' ελληνική σημαία επιβατηγών τουριστικών μεσογειακών πλοίων και πάλι ή από 21 'Απριλίου 1986 παραπάνω συλλογική σύμβαση εργασίας, πού, όπως έχει έκτεθεί, δεν καθιρύει δικαίωμα σέ πολεμικό επίδομα θά ήταν, κατ' άρθρο 25 έδ. β. ΑΚ, έφαρμοστέα στη κρινόμενη περίπτωση, αφού κατά τον άγωγικό ίσχυρισμό των έκκαλούντων - έναγόντων, τό παραπάνω πλοίο ήταν επιβατηγό - όχηματαγωγό, δηλαδή μη αποκλειστικά φορτηγό πλοίο, στα πληρώματα των όποιων, (φορτηγών πλοίων), έφαρμόζεται, όπως σημειώθηκε, ή παραπάνω ειδική συλλογική σύμβαση εργασίας. Απο την άνυπαρξία όμως δικαιώματος των έκκαλούντων - έναγόντων σέ πολεμικό επίδομα για τις προσεγγίσεις του παραπάνω πλοίου στο λιμάνι της Βηρυτού δεν καθιρύθηκε και δικαιώμα τους για την από τη μη καταβολή του, καταγγελία με βάση τη διάταξη του άρθρου 74 ΚΙΝΔ της συμβάσεως ναυτολογησεως τους και σύστοιχα, ούτε και δικαίωμα καταβολής σ' αυτούς και των, ως προς καθένα απ' αυτούς, άγωγικών κονδυλίων άποζημιώσεως. Καί είναι αλήθεια ότι οι έκκαλούντες - ενάγοντες ως προς τη θεμελίωση δικαιωμάτων τους για μέ βάση τό πραγματικό της διατάξεως του άρθρου 74 ΚΙΝΔ καταγγελία από τό καθένα τους της συμβάσεως ναυτολογησεως του και συνακόλουθα και άξιώσεως τους για τη σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων 75 και 76 παρ. 1 ΚΙΝΔ άποζημιώσεως τους επικαλέστηκαν με την άγωγή τους και μη καταβολή σ' αυτούς δεδουλευμένων άποδοχών τους, πλην όμως ό άγωγικός τους αυτός ίσχυρισμός δεν είναι όρισμένος, αφού μ' αυτόν δεν προσδιορίζεται κατά τρόπο σαφή και όρισμένο και μάλιστα ως προς καθένα από τους έκκαλούντες - ενάγοντες ούτε τό όφειλόμενο σ' αυτόν ποσό των δεδουλευμένων άποδοχών του ούτε τό χρονικό διάστημα στο όποιο αυτό άντιστοιχεί.

Your supplier in Rotterdam

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

P.O.BOX. 11088

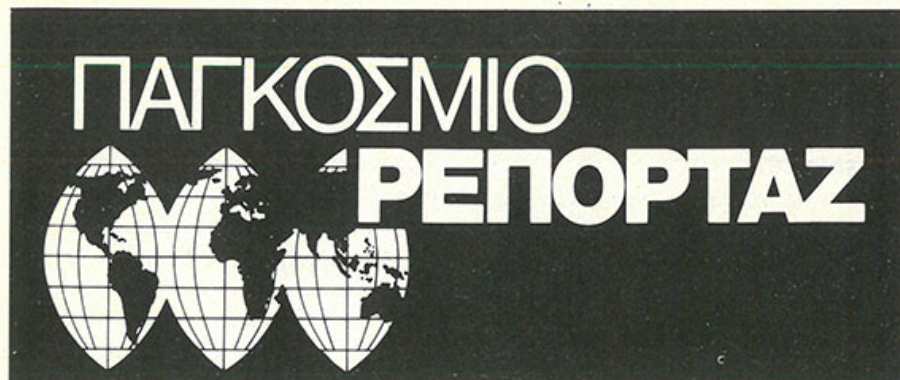
3004 EB Rotterdam

Phone: 010 4622744

Telex: 25525 ZANJO

Telefax: 010-4150082

Cable: ORACLE Rotterdam



ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Έξασθενει τό νηολόγιο

Η εθνική γερμανική σημαία δέν κατέχει πλέον παρά τό 45% του έμπορικου στόλου που ανήκει σέ γερμανικά συμφέροντα. Στίς άρχές του έτους όλόκληρος ό γερμανόκτητος στόλος περιελάμβανε 689 πλοία συνολικού τοννάζ 7.395 έκατ. τον. γκρός. Από τό σύνολο αυτό μόνο 344 πλοία 3.284 τον. γκρός έφεραν τή γερμανική σημαία, εκτός των άκτοπλοϊκών και των άλιευτικών, ενώ 345 πλοία 4.111 έκατ. τον. γκρός βρίσκονταν υπό ξένες σημαίες, περιλαμβανομένων και 139 μονάδων 1.499 έκατ. τον. γκρός, οι όποιες μολοντί εξακολουθούν νά είναι έγγεγραμμένες στό έθνικό νηολόγιο τελούν προσωρινώς υπό ξένη σημαία. Μεταξύ των ξένων σημαίων πρώτη έρχεται ή Παναμαϊκή μέ ποσοστό 30% και ακολουθούν ή Λ. Βεριανή και τής Σιγκαπούρης. Πρόοδο σημείωσε και ή Κυπριακή από τότε που ή Κύπρος επέτρεψε τή χρησιμοποίηση τής σημαίας της σέ πλοία που παραμένουν έγγεγραμμένα στό άρχικό νηολόγιό τους.

Στό διάστημα του 1986 παρελήφθηκαν από Γερμανούς πλοιοκτήτες 27 νέα πλοία 246.000 τον. γκρός, ναυπηγηθέντα σέ γερμανικά ναυπηγεία και νηολογήθηκαν σέ ξένες σημαίες. Προσετέθησαν επίσης 29 πλοία, 326.000 τον. γκρός, προερχόμενα από άγορές μεταχειρισμένων ή από μετασκευές. Στό έξωτερικό ναυπηγήθηκαν τρία πλοία 53.000 τον. γκρός, ενώ άλλα όκτώ άγοράσθηκαν μεταχειρισμένα και όλα τέθηκαν υπό ξένη σημαία. Τέλος στό διάστημα του έτους πουλήθηκαν στό έξωτερικό 114 πλοία, 1.452 έκατ. τον. γκρός και άλλα τρία δόθηκαν γιά διάλυση.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Περικοπές στήν ναυπηγική ικανότητα

Νέες περικοπές στήν παραγωγική ικανότητα των ναυπηγείων τής χώρας, κατά 20% θά έφαρμόσει σύντομα ή Ιαπωνική κυβέρνηση, προσπαθώντας νά εξισορροπήσει τήν συνεχή μείωση στίς παραγγελίες.

Τά κυβερνητικά σχέδια περιλαμβάνουν τήν εξαγορά των εγκαταστάσεων όρισμένων ναυπηγείων και τήν συνένωση και αναδιάρθρωση άλλων. Ακόμα οι ναυπηγικές εταιρίες θά έπιχορηγηθούν από τήν Κρατική Τράπεζα 'Ανάπτυξης γιά τήν εξόφληση των άποζημιώσεων προς τους εργάτες που θά άπολυθούν λόγω τής αναδιάρθρωσης. Τέλος στό κυβερνητικά μέτρα περιλαμβάνεται ή ευνοϊκή φορολογία των ναυπηγικών εταιριών που θά στραφούν σέ άλλους τομείς τής βιομηχανίας.

Η Ιαπωνική ναυπηγική βιομηχανία, ή όποία έχει δυνατότητα παραγωγής 6 έκατομ. τον. γκρός, θά έχει στό τέλος του Μαρτίου παραγγελίες ύψους περίπου 4 έκατομ. τόννων.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Τό πρόγραμμα άνασυγκροτήσεως

Στίς 31 Μαΐου συμπληρώνει ένα χρόνο τό πρόγραμμα που έπεξεργάστηκε τό Ύπουργείο Μεταφορών γιά νά προετοιμάσει τήν έμπορική ναυτιλία τής χώρας νά ανταποκριθεί στήν πρόκληση τής εισόδου στήν Εύρωπαϊκή Κοινότητα. Στους έπτά πρώτους μήνες από τής έφαρμογής του προγράμματος

διελύθησαν 11 παλαιά πλοία 132.394 τον. d.w. Τό ύψος των χορηγηθέντων έπιδομάτων σέ πλοία μικρού και μέσου τοννάζ ανήλθε σέ 100 έκατομ. πεσετών. Τό Ύπουργείο Μεταφορών χορήγησε 1.567 έκατ. πεσετών ως ένίσχυση τής ναυτιλίας από τά όποία 1.127 έκατ. γιά τίς εισαγωγές, 168 γιά τίς εξαγωγές και 271 γιά τίς διεθνείς μεταφορές.

Σύμφωνα μέ τίς πληροφορίες τής Διευθύνσεως Ναυτικών Κατασκευών κατά τό 1986 οι παραγγελίες πλοίων στά Ισπανικά ναυπηγεία αύξήθηκαν περίπου κατά 50% πλησιάζοντας τους 200.000 τόννους. Έξάλλου στό τέλος του περασμένου έτους ό Ισπανικός έμπορικός στόλος περιελάμβανε 2.435 πλοία συνολικού τοννάζ 5.630.698 τον. γκρός, σημειώνοντας μείωση κατά 13.032 τόννους.

ΚΙΝΑ

Ό χρόνος άναμονής

Σύμφωνα μέ τον Κινεζικό τύπο ό μέσος χρόνος άναμονής των πλοίων που προσεγγίζουν σέ κινεζικούς λιμένες μειώθηκε κατά τό 1986 σέ 7,3 ήμέρες έναντι των 10,8 ήμερών του 1985.

Ό συνολικός όγκος των πάσης φύσεως έμπορευμάτων που διακινήθηκαν στά λιμάνια τής Λαϊκής Δημοκρατίας τής Κίνας ανήλθε σέ 141 έκατ. τόννους κατά τό 1986 έναντι 139 έκατ. τόννων του προηγούμενου έτους.

Οι λιμενικές άρχές τής χώρας έλαβαν έντολή νά μειώσουν κατά τό τρέχον έτος τον χρόνο άνάμονής των πλοίων στους λιμένες τό πολύ σέ έπτά ήμέρες. Επίσης νά περιορίσουν τον αριθμό των μή κινεζικών πλοίων που προσεγγίζουν στήν Κίνα σέ 300 ήμερησίως.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Αυξάνει και πληθαίνει

Πέντε πλοία της θά θέσει υπό τή σημαία τής Isle of Man ή Δανική εταιρία Μέροκ που έδρεύει στό Λονδίνο. Επίσης μία θυγατρική εταιρία της θά ένεργοποιηθεί στή Ballasalla τής άνωτέρω νήσου γιά τή διαχείριση των πλοίων αυτών και των πλωτών έξεδρών που έκμεταλλεύεται στήν περιοχή.

Έξάλλου τά 23 πετρελαιοφόρα του στό-



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050

TELEX: 886958 EPEMBI G.

FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3160 BUEN GR, 241707 BUEN GR.
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FACSIMILE: 4137 328

λου της Rowbotham Tankships του Λονδίνου θα περάσουν αυτό το μήνα κάτω από τα χρώματα της Isle of Man, για τόν ίδιο οικονομικό λόγο, δηλαδή τη μείωση του κόστους έκμεταλλεύσεως. "Εδρα της θα είναι η Ντάγκλας πρωτεύουσα της νήσου. Η έκμεταλλευσή τους θα γίνεται από την Wallem Ship Management και η επάνδρωση των επιτελείων τους θα εξασφαλισθεί σε συμβατική βάση από πρακτορείο του Χόγκ Κόγκ.

Εγνώσθη ότι η Δ.Ο.Μ. συμφώνησε να μη θεωρηθεί τό νηολόγιο της Isle of Man ως σημαία εύκαιρίας ή τουλάχιστον να ξεχωρίζει από τις σημαίες των Μπαχάμας, Σιγκαπούρης, Σρί Λάνκα και Βανουάτου.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ποιότητα των καυσίμων

Το Λόντς Ρέτζιστερ τέθηκε επικεφαλής 25 ευρωπαϊκών εταιριών, πανεπιστημίων και άλλων φορέων στα πλαίσια ενός ερευνητικού προγράμματος που στόχο έχει να εξασφαλίσει ότι οι μηχανές των πλοίων θα παραμένουν αξιόπιστες και αποδοτικές παρά το γεγονός ότι πρέπει να δουλεύουν με πετρέλαιο καύσεως που συχνά είναι κακής ποιότητας.

Ο πρώτος σημαντικός αντικειμενικός στόχος του προγράμματος είναι η δημιουργία ενός εξομοιωτή πετρελαιοκινητήρα για να προβλεφθεί η απόδοση των μηχανών με καύσιμα διαφορετικής ποιότητας. Δεύτερος στόχος θα είναι να χρησιμοποιηθεί ο εξομοιωτής στη σχεδίαση ενός συστήματος διαχειρίσεως καυσίμων που θα ελέγχει τα διάφορα τμήματα της λειτουργίας των μη-

χανών, όπως ο ρυθμός ροής των έγχυσιμων καυσίμων για να επιτευχθεί η καλύτερη δυνατή απόδοση και αξιοπιστία σε σχέση με τις διάφορες ποιότητες πετρελαίου.

Expoship '87

Από 16 έως 20 Μαρτίου θα πραγματοποιηθεί στο Λονδίνο η ναυτιλιακή έκθεση Expoship '87, στην οποία θα λάβουν μέρος περίπου 200 εκθέτριες εταιρίες από 27 χώρες που αντιπροσωπεύουν ένα εύρο φάσμα προϊόντων και υπηρεσιών για τη Ναυτιλία.

Στά πλαίσια της εκθέσεως θα λάβει χώρα και το συμπόσιο Money and Ships in the City, το οποίο φέτος συμπληρώνει 14 χρόνια ζωής και στο οποίο έχουν προγραμματίσει να μιλήσουν πολλοί εμπειρογνώμονες από τόν διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

Βασικό θέμα του συμποσίου θα είναι η εξέταση των σημερινών οικονομικών προοπτικών της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Η θέση της ναυτιλίας

Με κύκλο εργασιών που ξεπέρασε τα 85 δισεκατομμύρια δολάρια οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν ένας από τους κυριότερους παράγοντες της νορβηγικής οικονομίας. Ο όγκος των μεταφερθέντων φορτίων από τη νορβηγική ναυτιλία κατά τό 1986 αυξήθηκε κατά 5,5%.

Σήμερα ο υπό την εθνική σημαία εμπορικός στόλος περιλαμβάνει 550 πλοία, μειωθείς κατά τό 1986 κατά 117 μονάδες. Παρατηρείται όμως ότι οι νορβηγικές εταιρίες κατέχουν άλλα 417 πλοία που τελούν υπό

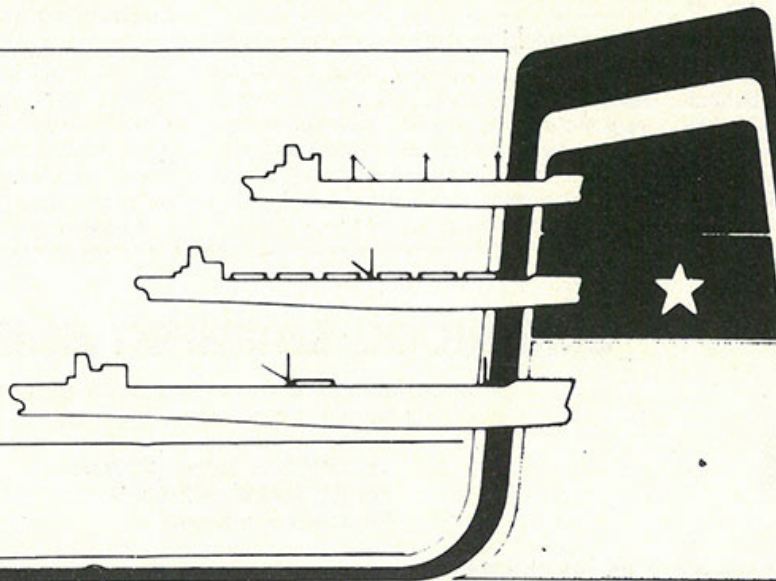
ξένες σημαίες και τα οποία στο διάστημα του έτους αυξήθηκαν κατά 68 μονάδες. Στά σκάφη της κατηγορίας αυτής πρέπει να προστεθούν και άλλα 350-400 πλοία τα οποία είναι ναυλωμένα από Νορβηγούς πλοιοκτήτες ή τα οποία διαχειρίζονται νορβηγικές ναυτιλιακές εταιρίες.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Αύξηση στις ναυπηγοεπισκευές

Με επιτυχία συνέχισε την άνοδική πορεία της η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας, καθώς παρουσίασε και τό 1986 κέρδη αυξημένα κατά 17%. Παρά τόν ανταγωνισμό των Ιαπωνικών και Νοτιοκορεατικών ναυπηγείων, τα περισσότερα ναυπηγεία της Σιγκαπούρης παρουσίασαν κέρδη τό 1986 μετά τα μεγάλα ελλείμματα του 1985. Αιτία αυτής της ανάκαμψης ήταν κυρίως οι χαμηλότερες τιμές που προσφέρουν τα ναυπηγεία, έως και 30% κάτω από αυτές των ναυπηγείων της Νότιας Κορέας, καθώς και ο πόλεμος Ιράν - Ιράκ που τροφοδότησε τις επισκευαστικές μονάδες της χώρας με δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοιοκτησίας Κουβέιτ, Αιγύπτου, Περσίας και Σαουδικής Αραβίας. Επίσης η αλλαγή στην πετρελαϊκή αγορά και η ανάκαμψη που σημειώθηκε στις γραμμές από Μέση Ανατολή για Ιαπωνία οδήγησε σε αύξηση των αφίξεων στις επισκευαστικές μονάδες του νησιού. Ειδικά τό 1986 σημειώθηκε αύξηση στις επισκευές Σοβιετικών, Κινεζικών και Αραβικών πλοίων, αύξηση στις επισκευές των πλωτών εξέδρων αλλά μείωση στις ναυπηγείσεις.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ένωση Έφοπλιστών Διεθνών Γραμμών

Ανακοινώθηκε η ίδρυση νέας ενώσεως έφοπλιστών με την επωνυμία «Ένωση Έφοπλιστών Διεθνών Γραμμών», στην οποία μετέχουν ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν στην πλοιοκτησία τους επιβατηγά και φορτηγά όχηματαγωγά πλοία με τα οποία εξυπηρετούν την σύνδεση της χώρας μας με το εξωτερικό, καθώς και άλλες διεθνείς γραμμές στη Μεσόγειο.

Η ίδρυση της νέας ενώσεως κρίθηκε απαραίτητη, όπως υπογραμμίζεται σε σχετική ανακοίνωση, για να αντιμετωπίσει με ιδιαίτερη ευθύνη και σοβαρότητα τις υποχρεώσεις που πηγάζουν από τη δραστηριότητα των μελών της, που μόνο το 1986 πέτυχαν να διακινήσουν με τα πλοία τους στην γραμμή Ελλάδας - Ιταλίας 833.052 επιβάτες, 169.134 ιδιωτικά αυτοκίνητα και 40.672 φορτηγά.

Είναι φανερό, προστίθεται, ότι με την διεθνή δραστηριότητά μας, ή συμμετοχή μας στην γενικότερα προσπάθεια που αναπτύσσουν οι διάφορες επαγγελματικές ενώσεις για την προώθηση των στόχων της εθνικής μας οικονομίας θα είναι ιδιαίτερα σημαντική αφού καλύπτουμε μετά την αεροπορική και όδική, τη θαλάσσια σύνδεση της χώρας μας με το εξωτερικό.

Στο πρώτο διοικητικό συμβούλιο της νέας ενώσεως συμμετέχουν οι κ.κ.: Παντ. Σφηνιάς πρόεδρος, Γερ. Στρίντζης αντιπρόεδρος, Φραγ. Φραγκουδάκης γενικός γραμματέας, Κων. Γαλανόπουλος ταμίας και Άλεξ. Νικ. Τρανός ειδικός γραμματέας.

Άρχαιρεςίες στην Ε.Ε.Μ.Φ.Π.

Αύριο 16 Μαρτίου θα γίνουν οι προγραμματισμένες άρχαιρεςίες για την ανάδειξη νέας διοικήσεως της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων για την προσεχή διετία. Οι άρχαιρεςίες θα γίνουν κατά την διάρκεια της ετήσιας τακτικής γενικής συνελεύσεως των μελών της Ένώσεως, η οποία και θα ασχοληθεί και με τα θέ-

Χωρίς Φ.Π.Α. ο έφοδιασμός πλοίων

Με την υπ' αριθμ. Π. 1691/4.3.87 απόφαση του υπουργού Οικονομικών κ. Δ. Τσοβόλα καθορίστηκε η διαδικασία για την απαλλαγή από το ΦΠΑ της παραδόσεως αγαθών τα οποία προορίζονται για τον έφοδιασμό πλοίων και πλωτών μέσων, που ενεργούν πλοίες εξωτερικού ή μικτούς, καθώς και υπεργοντίες αλυσίδας.

Υπό την κυανόλευκο

Στο υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη στά έλ-

ληνικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κατωτέρω πλοίων:

— «Άλκυονίδες», δεξαμενόπλοιο, ναυπηγούμενο, 18.000 τον. γκρό, που ανήκει στην εταιρία «Alkyonis Shipping Corporation» (κ. Ίωάν. Καρασταμάτης).

— «Φλάγκ Μαρίνα», μπάλκερ πρώην παναμαϊκό υπό το αυτό όνομα, 20.513 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «Brezo Navegation S.A.» (κ. Δημ. Κατσανδρής).

— «Ρέα Σάν», φορτηγό, πρώην «Παύλος XII», υπό παναμαϊκή σημαία, 1.924 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1969, που ανήκει στην εταιρία «Perla Maritime Inc.» (κ. Άνδριακή Θανοπούλου).

— «Φενίσιαν Φλάγκ», φορτηγό, πρώην «Rhoenician Flag» υπό παναμαϊκή σημαία, 2.174 τον. γκρό, ναυπηγήσεως του 1954, που ανήκει στην εταιρία «Grovemar Transports S.A.» (κ. Μ.Χ. Ουράνης).

Άγοραπωλησίες

— Σε Έλληνες περιήλθε το δεξαμενόπλοιο «Golden Tiger» 98.912 τον. d.w., ναυπηγηθέν στη Φορμόζα το 1975, έναντι τιμής περί των 6 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το πρόντακτ κάρριερ «Welcomer» 30.228 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι ποσού περί των 3,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σε έφοπλιστές που δραστηριοποιούνται υπό κυπριακή σημαία έπωλήθη το ελληνικό μπάλκερ «Μουσάκη» 62.650 τον. d.w., 35.506 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού περί των 3 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ κάρριερ «Green Forest» 22.260 τον. d.w., 11.961 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1980, έναντι ποσού περί των 2,2 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το μικτό πλοίο «Hoegh Hood» 248.604 τον. d.w., 128.954 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, IGS/COW/Coils, έναντι τιμής που πλησιάζει τα 8 εκατ. δολάρια.

— Έλληνες αγόρασαν το πρόντακτ κάρριερ «Sunny Hawk» 12.000 τον. d.w., 6.898 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, coated/coiled, έναντι τιμής περί των 3,1 εκατ. δολλαρίων.

— Σε ξένα συμφέροντα περιήλθε το ελληνικό φορτηγό «Έλπίδα» 16.087 τον. d.w., 9.918 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1966, έναντι ποσού περί των 500.000 δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων φέρεται πωληθέν το φορτηγό - ψυγείο «Αθήναι» 11.047 τον. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως 1.962, έναντι ποσού 750.000 δολλαρίων.

— Επίσης μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη το υπό κυπριακή σημαία φορτηγό «Τρίαινα» 2.800 τον. 1.573 d.w., τον. γκρό, ελληνικής κατασκευής 1977, έναντι ποσού 750.000 δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν από Τράπεζα το μπάλκερ κάρριερ «Don Catarino» 33.500 τον. d.w., 18.709 τον. γκρό, πολωνικής ναυπηγήσεως 1982, έναντι ποσού περί των 3,9 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του πάναμαξ μπάλκερ «Angle Bay» 61.757 τον. d.w., 31.368 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί των 5,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του στροβιλοκίνητου δεξαμενόπλοιου «Honam Ruby» 215.780 τον. d.w., 99.011 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1970, έναντι ποσού 6 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το φορτηγό πολλαπλής χρήσεως «Marabank» 24.270 τον. d.w., 16.893 τον. γκρό, 536 κοντέινερς, μήγα 150 τον. ναυπηγήσεως 1977, χωρίς να γνωσθεί το τίμημα αγοράς.

Σε ξένα συμφέροντα έπωλήθη το μπάλκερ κάρριερ «Πετρόπολις» 27.481 τον. d.w., 15.237 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί των 3,1 εκατ. δολλαρίων.

— Μετά από πλειστηριασμό Έλληνες αγόρασαν το μπάλκερ κάρριερ «Πηγασίος» 19.020 τον. d.w., 10.190 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού 1.610.000 δολλαρίων.

— Έλληνες απέκτησαν το πάναμαξ μπάλκερ κάρριερ «Temple Bay» 60.764 τον. d.w., 31.368 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, σε τιμή περί των 6 εκατ. δολλαρίων.

— Μετά από πλειστηριασμό Έλληνες απέκτησαν το μπάλκερ κάρριερ «Σητεία Παϊονήρ» 30.142 τον. d.w., 16.388 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, εξοπλισμένο με φορτωτήρες, αντί ποσού 1.540.000 δολλαρίων.

— Σε Έλληνες περιήλθε το μπάλκερ κάρριερ «Singa Sun» 66.289 τον. d.w., 31.228 τον. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, εξοπλισμένο με 25 τον. γερανούς, έναντι τιμής περί των 3,4 εκατ. δολλαρίων.

— Στην ενυπόθηκο δανείστρια Τράπεζα περιήλθαν μετά από πλειστηριασμό τα ελληνικά μπάλκερς «Γαρουφαλιά» 39.443 τον. d.w., του 1984 και «Σπάρτω» 61.636 τον. d.w. του 1978 έναντι συνολικής τιμής περί των 10 εκατ. δολλαρίων.

Σε μή κατανομαζόμενους πλοιοκτήτες περιήλθε το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Λάρισα» 36.236 τον. d.w., τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1976, έναντι ποσού περί των 5,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν το ιαπωνικό πλοίο φορτίου «Venus Island» 22.577 τον. d.w., 13.037 τον. γκρό, ναυπηγήσεως 1980, έναντι τιμής περί των 2,1 εκατ. δολλαρίων.

— Σε πλειστηριασμό Έλληνες αγόρασαν

**ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΕΤΑΙ
ΔΙΑ ΑΓΟΡΑΝ ΠΛΟΙΩΝ (ΔΙΑ SCRAP)**

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΗΣΑΤΕ 9835152, 9832737 — TELEX 21 3073 PICA GR

μαντικότερα και δυσκολότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι έφοδιαστές πλοίων των μεσογειακών χωρών, κάτι το οποίο μέχρι σήμερα δεν είχε γίνει δυνατόν να επιτευχθεί.

Τέλος, αναφερόμενος στην διοργάνωση του φετεινού παγκόσμιου συνεδρίου έφοδιαστών πλοίων στην Αθήνα από 27 έως 30 Σεπτεμβρίου, στο οποίο αναμένεται να πάρουν μέρος 1.200 περίπου σύνεδροι, είπε ότι αυτό επιβαλλόταν να γίνει στην χώρα μας εξαιτίας της ύψηλης θέσεως που κατέχει στην παγκόσμια ναυτιλία.

Στην συνέντευξη μίλησε και ο πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Έφοδιαστών Πλοίων κ. Ν. Οικονόμου ο οποίος αναφέρθηκε στα υπάρχοντα ακόμα σήμερα έκκρεμη προβλήματα του κλάδου, στην ιδιαίτερα ευνοϊκή γεωγραφική θέση της χώρας που παρέχει απεριόριστες δυνατότητες για την αύξηση των πωλήσεων προς τα πλοία, αλλά και την προώθηση μεγαλύτερης ποικιλίας ελληνικών προϊόντων.

Αύξηση επιδόματος

Με απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Στάθη Αλεξανδρή καθορίστηκε σε 35.718 δρχ. το ύψος του μηνιαίου εξωιδρυματικού επιδόματος που καταβάλλει ο Οίκος Ναύτου από 1.1.1987 στους ασφαλισμένους του που πάσχουν από τετραπληγία - παραπληγία, μετά τον υπολογισμό της Α.Τ.Α. του πρώτου τετραμήνου.

Τό παραπάνω επίδομα για τα επόμενα δύο



Στα πλαίσια της επίσκεψης αντιπροσωπείας των ναυπηγείων Βερόλμε στον Πειραιά για την διευρύνση των εμπορικών τους σχέσεων με Έλληνες πλοιοκτήτες, η διοίκηση των Βελγικών ναυπηγείων παρέθεσε δεξίωση στο ξενοδοχείο Μεγάλη Βρετανία στις 25 Φεβρουαρίου.

Στη φωτογραφία διακρίνεται ο πρόεδρος της Βερόλμε και η κ. ΒανΝιούκομπ και ο αντιπρόσωπός τους στην Ελλάδα κ. Γ. Γιαβρίδης ενώ υποδέχονται τον κ. και κ. Λουκά Μάτσα.

τετράμηνα του 1987 θα διαμορφώνεται σύμφωνα με την Α.Τ.Α. που θα χορηγείται κάθε φορά.

Πρόστιμα για ρύπανση

Πρόστιμο 700.000 επέβαλε το λιμεναρχείο Ισθμίας στον πλοίαρχο του Κυπριακού δε-

ξαμενοπλοίου «ZIRCON» για ρύπανση της θάλασσας.

Επίσης το ίδιο λιμεναρχείο και για τον ίδιο λόγο επέβαλε πρόστιμο 400.000 δρχ. στον Α' μηχανικό του παναμαϊκού πλοίου «GAZ CARIBBEAN» ενώ το λιμεναρχείο Έλευσίνας επέβαλε πρόστιμο 150.000 δρχ.

Για την εξυπηρέτησή σας στην **BRAZILIA**

APOLLON AGENCIA MARITIMA

YOUR PROTECTING AGENTS

OLYMPIC FORNECEDORES DE NAVIOS LTDA

SHIPCHANDLERS

CAPT. G. PERIVOLARIS

Main office:

SANTOS: RUA JOSE RICARDO 29. P.O.B. 264 SANTOS SP.

TEL: 326643 - 346041 - 331822 AOH: 682453 — TELEX: 131224 APMA

BRANCH OFFICES

RECIFE PERNABUCO:

AV. MARQUES DE OLINDA 85.

TEL: 2247956 - 2246938 TELEX: 811528 APMA

SAO SEBASTIAO S.P.

RUA DUQUE DE CAXIAS 465.

TEL: 521159 TELEX: 1242438 APMA

VITORIA, ESPIRITO SANTO

RUA WILSON DE FREITAS 195.

TEL: 2224481 TELEX: 272838 APMA

RIO DE JANEIRO R.J

RUA VISCONDE DE INHAUMA 50.

TEL: 2331719 - 2538565 TELEX: 2134739 APMA

RIO GRANDE DO SUL:

RUA GEN. VITORINO 185.

TEL: 326044 - 3226657 TELEX: 532352 ARMA

PARANAGUA, PARANA

AV. GABRIEL DE LARA 651.

TEL: 4222085 - 4222167 TELEX: 414253 APMA

PIRAEUS OFFICE

P.O.B: 80366 Piraeus 185 10 Tel.: 4129314 — Telex: 21 2420 OLYM.

στον πλοίαρχο του ελληνικού δεξαμενοπλοίου «ΑΤΤΙΚΗ».

Τό νέο καταστατικό των Μαγείρων

Από αύριο 16 Μαρτίου και μέχρι 15 Ιουνίου θα διενεργηθεί μυστική ψηφοφορία των μελών των Ένώσεως Ναυτομαγείρων για την έγκριση νέου καταστατικού με τό όποιο καθιερώνεται ή άπλή άναλογική για την έκλογη όλων των όργάνων του σωματείου, μειώνεται ή θητεία του Δ.Σ. από πέντε σε τρία χρόνια και ή άποζημίωση των έκτελεστικών της Ένώσεως από τόν μισθό των υπερωκεανίων που λαμβάνουν μέχρι τώρα στό μισθό της άκτοπλοίας και καθιερώνονται δύο τακτικές γενικές συνελεύσεις τό έτος.

Εάν ή ψηφοφορία δέν όλοκληρωθεί στη διάρκεια του άνωτέρω χρονικού διαστήματος θα παραταθεί για ένα μήνα άκόμη.

Οί σημαίες εύκολίας

Στά πλαίσια του σεμιναρίου ναυτιλιακής οικονομικής που έχει διοργανώσει ή Άνωτάτη Βιομηχανική Σχολή Πειραιώς, ή άντιπρύ-

τανης της Σχολής κ. Β. Μεταξάς άνέπτυξε την περασμένη Τετάρτη τό θέμα «Οί σημαίες εύκολίας: ή Έλληνική περίπτωση». Η όμιλία του κ. Μεταξά έγινε στην αίθουσα τελετών του Έμπορικού και Βιομηχανικού Έπιμελητηρίου Πειραιώς.

Η ναυσιπλοία στην περιοχή του Σουέζ

Με την ύπ' αριθμ. 3.061 έγκυκλιό της, ή Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών πληροφορεί τά μέλη της για άγγελίες προς Ναυτιλομένους της Άραβικής Δημοκρατίας της Αιγύπτου, που άναφέρονται στην άσφαλή ναυσιπλοία στη διώρυγα του Σουέζ και την Έρυθρά Θάλασσα.

Έκδήλωση του Ίνστιτούτου IMARE/RINA

Στό ξενοδοχείο Χανδρή πραγματοποιήθηκε τό άπόγευμα της Τετάρτης 11 Μαρτίου συνάντηση των μελών του Institute of Marine Engineers και των Έλλήνων μελών του Royal Institution of Naval Architects κατά τη διάρκεια της όποίας εκπρόσωποι των ναυπηγείων «Χάρλαντ & Γούλφ» του Μπέλφαστ ά-

νέπτυξαν θέματα σύγχρονης στρατηγικής για την άντιμετώπιση της κρίσης που άντιμετωπίζουν τά ναυπηγεία της Εύρώπης.

Παρέστησαν πολλά τεχνικά στελέχη ναυτιλιακών επιχειρήσεων και μίλησαν διαδοχικά ό πρόεδρος των Βορ. Ίρλανδικών ναυπηγείων κ. Τζ. Πάρκερ και ό Μπ. Χάρκνες διευθυντής πωλήσεων.

Η νέα διοίκηση της Όμοσπονδίας Υπαλλήλων Ε.Ν.

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο της Πανελληνίας Όμοσπονδίας Υπαλλήλων Ε.Ν. (ΠΟΥΕΝ) που προήλθε από τίς έκλογές που έγιναν κατά τη διάρκεια του 2ου συνεδρίου των άντιπροσώπων της Όμοσπονδίας συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Θ. Τσουκάτος πρόεδρος, Ά. Μούτσου άντιπρόεδρος, Ά. Μαραγκός γενικός γραμματέας, Π. Γαλάνης ταμίας και Γ. Μαργέτη, Έ. Άθηνάιος, Κ. Κατσιμπερή, Δ. Κηπιώτης και Μ. Κατσορίδας μέλη. Ως άναπληρωτικοί εκλέχθηκαν οι Έ. Μαλανδράκη, Μ. Άνδρεοπούλου, Ά. Δελαγραμμάτικα και Ά. Χατζηλεοντίδης.

Επίσης, στό ίδιο συνέδριο, εκλέχθηκαν ως μέλη της Έλεγκτικής Έπιτροπής οι Δ. Καλογήρου, Ν. Ταβλαδωράκης και Γ. Κάτσης και άντιπρόσωποι για την ΑΔΕΔΥ οι Γ. Μαργέτης, Θ. Τσουκάτος και Π. Άγγελης.

Νέο Συμβούλιο στη Ναυτιλιακή Λέσχη

Τό άπόγευμα της Πέμπτης 12 Μαρτίου πραγματοποιήθηκαν στη Ναυτιλιακή Λέσχη Πειραιώς οι άρχαιρεσίες για την έκλογη νέου διοικητικού συμβουλίου.

Μετά την καταμέτρηση των ψήφων εξέλεγαν κατά σειρά έπιτυχίας νέα μέλη του συμβουλίου με τριετή θητεία οι κ.κ. Νίκος Κοτζιάς, Μ. Σκούφαλος, Δ. Θάνος - Έπιφανίδης, Γ. Μπαϊρακτάρης, Δ. Άθανασίου, Τζ. Πουρνάρα - Μπαρδαβίλλα, Γ. Δαλακούρας, Άλεξ Άλεξανδράκης, Γ. Φουστάνος.

Άναπληρωματικά μέλη εκλέχθηκαν κατά σειρά οι κ.κ. Π. Γκούμας, Ν. Πετμεζάς και Ν. Βερνίκος.

Τό Γ' Διεθνές Οικονομολογικό Συνέδριο

Στίς 10 και 11 Άπριλίου θα πραγματοποιηθεί στό Θέατρο του Κολλεγίου Άθηνών στό Ψυχικό, τό τρίτο Διεθνές Οικονομολογικό Συνέδριο που όργανώνει ό Σύλλογος των Άποφοίτων του Κολλεγίου Άθηνών, με θέμα «Προοπτικές της Παγκόσμιας Οικονομίας».

Τό Γ' ΔΟΣ άπευθύνεται σε όλους τούς Έλληνες που παίζουν ήδη ή θέλουν νά παίξουν ρόλο στη διαδικασία λήψης αποφάσεων στη χώρα μας. Πολιτικοί, έπιστήμονες, επιχειρηματίες, στελέχη θα έχουν την εύκαιρία νά ακούσουν για τίς μεσοπρόθεσμες προοπτικές του παγκόσμιου οικονομικού συστήματος, μέσα στά πλαίσια των διαρθρωτικών αλλαγών που ήδη συντελούνται και νά εύαισθητοποιηθούν στίς έπιπτώσεις που έχουν οι αλλαγές και εξέλιξεις αυτές στον Έλληνα.

Επειδή τό ΔΟΣ άποβλέπει, μεταξύ άλλων και στην έλεύθερη εξάπλωση των ιδεών σε όσο τό δυνατόν μεγαλύτερο κοινό, φοιτητές θα μπορούν νά παρακολουθήσουν τό συνέδριο χωρίς καμία έπιβάρυνση από κλειστό κύκλωμα τηλεοράσεων.

Η Όργανωτική έπιτροπή έχει προσπαθήσει ώστε και στό Γ' ΔΟΣ νά άντιπροσωπευ-

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στίς 11 Μαρτίου. Τιμές σε δολάρια ΗΠΑ. Πηγή Κρίστενσονς Πετρόλεουμ, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	101/105	106/108	174/179
Βοστώνης	110/111	112/114	156/165
Ν. Υόρκης	95,50/106	97,50/106,90	155/160
Φιλαδέλφειας	102/105	105/107	155/160
Βαλτιμόρης	103/105	107/109	160/162
Νόρφολκ	103/105	105/107	155/160
Σαβάννας	102/103	107/108	167/168
Τσάνκσονβιλ	102/103	105/106	155/156
Π. Έβεργκλεϊτς	101/102	107/108	165/166
Τάμπα	102/105	104/110	146/155
Μόμπιλ	96/100	100/103	158/160
Ν. Όρλεάνης	94/96,50	96/98	157/160
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	96,50/98	99,50/100	160/162
Χιούστον	94/96,50	96/99	157/160
Κ. Κρίστι	98/100	102/103	158/160
Λός Άντζελες	85/90	86/90	155/160
Σάν Φραντζίσκο	84/84,50	86/87	155/160
Κολούμπια ρ./Πόρτλαντ	94/101	94/96	165/170
Σηάττλ	96/99	98/102	165/170
Άγ. Εύσταθίου	106/109	109/112	165/170
Φρήπορτ/Μπαχάμας	95/96	100/101	168/170
Τρίνινταντ	108/109	120/121	172/173
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	107/109	111/112	170/172
Σαίντ Κρουά	16,85	16,95	21,10BBL
Βενεζουέλας	15,78	16,03	22,42BBL
Βραζιλίας	95	98	270
Άμβέρσας	98/100	103/104	140/145
Ρόττερνταμ	95/97	99/101	140/142
Άμβούργου	96/97	99/100	150/152
Β. Γαλλίας	97/99	102/105	160/166
Ν. Γαλλίας	91/94	97/100	150/155MTW
Ίσπανίας	97/100	101/103	172/175MTW
Θέουτας	99/101	101/104	150/160MTW
Γένοβας	103/105	107/109	160/170
Αύγουστας	101/103	106/109	160/165
Πειραιώς	96/97	99/105	159/160
Σουέζ Κανάλ	94/96	94/96	171/173
Τζέντας	—	90/95	160/165
Νταμμάμ	—	90/95	160/165
Ράς Τανούρα	—	95	165
Κουβέϊτ	80/95	81/100	167/170
Ντάρμπαν	—	98/102	245/250MTW
Σιγκαπούρης	86,50/89	89,50/96	150/160
Ίαπωνίας	106/108	109/112	168/171

θούν και να εκφραστούν διαφορετικές σχολές και τάσεις οικονομικής σκέψης.

Τό δικαίωμα συμμετοχής στο Γ' ΔΟΣ είναι 22.000 δρχ. κατ' άτομο, ποσό που περιλαμβάνει δύο γεύματα και τη δαπάνη συμμετοχής στο επίσημο δείπνο που θα δοθεί το βράδυ της Παρασκευής σε ξενοδοχείο της Αθήνας, καθώς και των εντύπων του Συνεδρίου.

Συλλήψεις για αφαίρεση υλικών από πλοίο

Από το Γραφείο Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων του ΥΕΝ ανακοινώθηκε ότι από όργανα του λιμεναρχείου Πειραιώς συνελήφθησαν στην περιοχή Κερατσινίου οι Νικ. Σδράλης 58 ετών, Χρ. Μάμμος 54 ετών και Αναστ. Σιμιτζόγλου 51 ετών, οδηγό φορτηγών αυτοκινήτων, γιατί αφού φόρτωσαν σε αυτά διάφορα αντικείμενα από το έπισκευαζόμενο στο Πέραμα φορτηγό πλοίο «BERLEGA», εν γνώσει του πλοιοκτήτη, τα «πέρασαν» λαθραία από την ανατολική πύλη του Περάματος χωρίς να γίνει ο απαιτούμενος τελωνειακός έλεγχος.

Κατά την ίδια ανακοίνωση, μαζί με τους παραπάνω συνελήφθησαν επίσης για συμμετοχή τους στο αδίκημα της λαθρεμπορίας ο αρχιμηχανικός της πλοιοκτητικής εταιρίας Δημ. Βουκελάτος 37 ετών και ο Ευστ. Ξανθόπουλος 45 ετών. Τα τρία φορτηγά αυτοκίνητα με τα λαθραία αντικείμενα (ρουλεμάν, ένα ραδιοτηλέφωνο, χρώματα, καινούργια ανταλλακτικά μηχανοστασίου, κάβοι κλπ.) κατασχέθηκαν και παραδόθηκαν στο αρμόδιο Τελωνείο.

Δεξίωση για τα 125 χρόνια της «Χάρλαντ και Γούλφ»

Με την ευκαιρία της συμπληρώσεως 125 χρόνων λειτουργίας του γνωστού ναυπηγικού συγκροτήματος του Μπέλφαστ, ο πρόεδρος της Χάρλαντ & Γούλφ κ. Τζών Πάρκερ επικεφαλής αντιπροσωπείας της διοικήσεως των ναυπηγείων και οι αντιπρόσωποί τους στην Ελλάδα, εταιρία Shipcare Technical Services, παρέθεσαν δεξίωση το μεσημέρι της Τρίτης 10 Μαρτίου στη Ναυτιλιακή Λέσχη.

Στην εκδήλωση παρέστησαν πολλοί εκπρόσωποι ναυτιλιακών εταιριών και ελληνικών ναυπηγικών μονάδων και μέλη του τεχνικού κόσμου του Πειραιά

Η νέα διοίκηση της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών

Συγκροτήθηκε σε σώμα το Διοικητικό Συμβούλιο της Ένωσης Ασφαλιστικών Εταιριών που εκλέχθηκε κατά τις αρχαιρεσίες της 12ης Φεβρουαρίου 1987. Έτσι η σύνθεση του νέου Διοικητικού Συμβουλίου για την διετία 1987-1988 είναι η εξής:

Πρόεδρος: Ν. Σταματόπουλος, Αντιπρόεδροι: Ι. Δελένδας, Ν. Αδαμαντιάδης, Ι. Κυριακός και Δ. Παλαιολόγος, Γεν. Γραμματέας: ΣΠ. Νικολαΐδης, Ταμίας: Νικ. Ντόϊμας και μέλη Μιχ. Παρασκάκης, Παν. Σίμιτσεκ, Α. Μπάρρυ, Δ. Κοντομηνάς, Μ. Αρταβάνης, Αθ. Μελακοπίδης, Νικ. Στράφτης και Ίω. Πολίτης.

Τό «Ναυτικό Σαλόνι»

Τό απόγευμα του Σαββάτου εγκαινιάστηκε από τον υπουργό Ναυτιλίας κ. Στάθη Αλεξανδρή στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας η έκθεση «9ο Ναυτικό Σαλόνι».

Στην έκθεση αυτή συμμετέχει και τό ΥΕΝ, με περίπτερο, στο οποίο θα διατίθεται έντυπο υλικό που αναφέρεται στην ασφάλεια ναυσιπλοΐας των μικρών σκαφών, καθώς και θα παρέχει διευκρινίσεις για τις προϋποθέσεις εκδόσεως αδειών για τα σκάφη της κατηγορίας αυτής.

Η έκθεση η οποία θα διαρκέσει μέχρι τις 20 Μαρτίου, διοργανώνεται από τον Σύνδεσμο Έλλήνων Κατασκευαστών Πλαστικών Σκαφών, τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Έμπορίας Σκαφών Συναφών Έπαγγελμάτων και Αναπτύξεως Θαλάσσιου Τουρισμού και την εταιρία «Interplay Ε.Π.Ε.».

Οι εκδηλώσεις του Port Captains Club

Με ιδιαίτερη επιτυχία πραγματοποιήθηκε στις 12 Μαρτίου η διάλεξη - συζήτηση που διοργάνωσε στο έντευκτήριό της η Λέσχη Πλοιάρχων Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων με θέμα τα προβλήματα που αντιμετωπίζει πλοίο που καταπλέει στο λιμάνι του Πειραιώς και όμιλητή τον πρόεδρο του Σωματείου Ναυτικών Πρακτόρων Πειραιώς - Αττικής κ. Αθαν. Παπάκη.

Εξάλλου στις 26 Μαρτίου η Λέσχη οργανώνει διάλεξη με θέμα «Τό ρεύμα Aghulas»

και όμιλητή τον πλοίαρχο και καθηγητή του ΚΕΣΕΝ κ. Στρ. Μάλατση.

Ο χορός του Σωματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών

Τό Σωματείο Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών, ιδρυτής του Κέντρου Απασχόλησης ειδικών παιδιών ή «ΑΡΓΩ» στο Νέο Φάληρο, οργανώνει στις 18 Μαρτίου στά (ΝΕΑ) ΔΕΙΛΙΝΑ τον ετήσιο χορό του.

Τά έσοδα από αυτή την εκδήλωση θα στηρίξουν τά ειδικά προγράμματα που λειτουργούν στά πλαίσια του ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΙΟΘΕΡΑΠΕΥΤΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ «Η ΑΡΓΩ» (προγράμματα εξυπηρέτησης παιδιών με νοητικές δυσκολίες και προεπαγγελματικά τμήματα για νοητικά καθυστερημένους νέους/ νέες).

Σέ σχετική ανακοίνωση του Σωματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών υπογραμμίζεται ότι τά ειδικά παιδιά των ναυτικών που έπωφελούνται από τά παραπάνω προγράμματα περιμένουν την συμπαράσταση των ανθρώπων της Ναυτιλίας τόσο μέ την παρουσία τους στην εκδήλωση αυτή, όσο και μέ ένδεχόμενες προσφορές τους σε είδη που μπορούν να μπουν στη λαχειοφόρο αγορά που θα γίνει κατά την διάρκεια του χορού, (όλες οι προσφορές θα ανακοινωθούν όνομαστικά σε ειδικό φυλλάδιο που θα διανεμηθεί σε όλα τά τραπέζια).

Οι προσκλήσεις κοστίζουν 2.500 δραχμές τό άτομο και οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να τις προμηθευτούν από τη Γραμματεία του Κέντρου από όπου μπορούν να πάρουν και οποιαδήποτε συμπληρωματική πληροφορία θέλουν.

Είναι αυτόντοτο ότι όλοι πρέπει να βοηθήσουν.

ΠΕΝΘΗ

ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΠΡΩΤΟΝΟΤΑΡΙΟΣ

Στίς 27 Φεβρουαρίου πέθανε από καρδιακή προσβολή ό έπίτιμος αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντίναυαρχος έ.ά. Παντελής Πρωτονοτάριος. Η κηδεία του, στην οποία παρέστησαν ό Υπουργός κ. Στάθης Αλεξανδρής, ή ήγεσία του Λιμενικού Σώματος και πλήθος λιμενικών αξιωματικών έν ένεργεία και άποστρατεία, έγινε στις 2 Μαρτίου από τό Νεκροταφείο της Νέας Σμύρνης.

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonof Street Piraeus Greece

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

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA
Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορίας/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν.	Παναμαϊκή	3.957	1969	Συγκρούστηκε στο Βόσπορο, στις 4/3 με το πλοίο «Naci Deval» χωρίς να γνωσθεί η έκταση των ζημιών. Προσάραξε στη Σουλίνα, στις 13/3. Έπιθεωρήθηκε στο Γκάλβεστον, συνεπεία ζημιών που υπέστη σε γερανό, στις 16/2. Αναλήφθηκαν επιτόπιες έπισκευές.
ΛΙΜΠΕΡΕΪΤΟΡ Α.	Παναμαϊκή	9.079	1968	
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ	Παναμαϊκή	13.687	1974	
ΜΕΛΙΝΑ	Κυπριακή	1.558	1975	
ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΤ ΣΚΑΪ	Παναμαϊκή	19.126	1968	Ανέφερε ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στον Πειραιά στις 12/3.
ΝΙΚΑ	Έλληνική	955	1958	Κατά το ταξίδι προς Ιάπωνία, υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή, στις 6/2. Αναλήφθηκαν έπισκευές στην Όζακα.
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	Κυπριακή	1.599	1965	Προσάραξε έμφορτο, στις 9/3 σε θέση 34.44.3 Β, 11.34 Α.
ΣΑΝΡΑΪΖ	Έλληνική	1.999	1975	Έμεινε άκυβέρνητο συνεπεία βλάβης του πηδαλίου νότια του Σάν Τζιόρτζιο Αϊλαντ στις 9/3 και ρυμουλκήθηκε στον Πειραιά.
ΣΠΥΡΟΣ Γ.ΙΙ	Κυπριακή	1.404	1966	Κατά τον απόπλου από Ράουμα για Σεβενίνγκεν, υπέστη διακοπή ένεργείας στις 4/3 και ρυμουλκήθηκε στη Ράουμα.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	Παναμαϊκή	30.277	1976	Σκίκεντα για Μιλλάζο, κενό φορτίου, υπέστη πυρκαϊά, στις 2/3 και ρυμουλκήθηκε στο Τράπανι.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	Μάλτας	13.858	1967	Προσάραξε στον π. Έλβα στις 2/3. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για την αποκόλληση με τη συνδρομή ρυμουλκών.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Έλληνική	30.193	1971	Ανέφερε άπώλεια της άγκυρας και μέρους της άλυσίδας, στην Κωνσταντζα στις 24/2.
ΠΑΛΟΜΑ	Έλληνική	29.491	1977	Προσάραξε έμφορτο στις 9/3, στο Καμαΐσι και υπέστη είσροή υδάτων.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ	Έλληνική	44.863	1968	Έμεινε άκυβέρνητο σε θέση 51.31 Β, 02.13.5 Α, στις 27/2. Αναλήφθηκαν έπισκευές εν πλώ και συνέχισε το ταξίδι του.
ΣΗΠΡΑΪΝΤ ΙΙ	Κυπριακή	18.631	1974	Κατά τη διάρκεια έπισκευών στο Πέραμα, υπέστη έκρηξη και πυρκαϊά, στις 7/3. Τό σκάφος υπέστη ζημιές ενώ οκτώ έργαζόμενοι τραυματίσθηκαν σοβαρά.
ΜΙΚΤΟ:				
ΑΚΟΗ	Λιβεριανή	68.596	1974	Προσάραξε στον π. Ντέλαγουέρ, στις 1/3 και υπέστη έλαφρές ζημιές στην πλώρη. Ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκού για την αποκόλληση.
ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟ:				
ΝΑΞΟΣ	Έλληνική	3.985	1974	Υπέστη ζημία σε βοηθητική μηχανή, και αναλήφθησαν έπισκευές στη Σιγκαπούρη στις 13/3.
				Κατά τον απόπλου από την Άμοργό, στις 2/3 υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής. Κατέπλευσε στον Πειραιά για έπιθεώρηση.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Για πρώτη φορά μετά από πολλούς μήνες, τό σημερινό δελτίο της ναυλαγοράς των πλοίων ξηρού φορτίου έχει να σημειώσει αρκετές ευχάριστες εξελίξεις και συγχρόνως να εκφράσει την πεποίθηση ότι για τους άμεσους προερχείς μήνες ή πλάστιγγα θα γείρει με τό μέρος της πλοιοκτησίας.

Η παρουσία των Σοβιετικών έχει πλέον γίνει αισθητή, ιδιαίτερα στην περιοχή του Ατλαντικού όπου ο ναύλος για τη μεταφορά σιτηρών με μπάγκες μεγέθους πάναμαξ προς την Ιαπωνία ξεπέρασε τα δολ. 14, ενώ ο αντίστοιχος προς Κόντινεντ ξεπέρασε τα δολ. 8. Άνοδική πορεία σημείωσαν και τα κλεισίματα για μικρότερα φορτία, όπως χαρακτηριστικά:

— 30.000 τον. σιτηρά από Αμερ. Κόλπο για Αίγυπτο, δολ. 15,70 φίο.

— 38.000 τον. κριθής από Βορ. Ειρηνικό για Ερυθρά δολ. 15,50.

— 32.000 τον. αραβόσιτος από Δυτική ακτή ΗΠΑ για Κίνα, δολ. 18,15 φίο.

Ίκανοποιητική ή κίνηση στους γαιάνθρακες και τα σιδηρομεταλλεύματα απέληξε σε αριθμό κλεισιμάτων που αντανακλούν την άνοδική πορεία της αγοράς.

— 80.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Μονρόβια για Τάραντο δολ. 3,50 φίο.

— 80.000 τον. σιδηρομετάλλευμα από Πόρτ Καρτίε για Εύρωπης δολ. 4,80 φίο.

— 90.000 τον. γαιάνθρακες από Χάμπτον Ρόντς για Δουκέρκη δολ. 3,80 φίο.

Χωρίς κανείς να μπορεί να προδικάσει αν η άνοδική πορεία της αγοράς θα ξεφύγει από τον χαρακτήρα του «περιοδικού» ή «εποχιακού» φαινομένου, τό επικείμενο άνοιγμα των Μεγάλων Λιμένων είναι λογικό να συντείνει στην επικράτηση μίας αισιόδοξης προοπτικής για τους προερχείς δύο μήνες.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Τό σημαντικότερο μέρος της ναυλωτικής δραστηριότητας εκφράστηκε με την μορφή της χρονοναυλώσεως και με εύοιωνες συνθήκες καθώς παρατηρήθηκε άνοδος της ζήτησης πλοίων τόσο στον Ατλαντικό όσο και στην Νοτ. Αφρική και στην Άπω Ανατολή. Ίδιαίτερα σημειώνουμε τό ενδιαφέρον πού επέδειξαν πολλοί ναυλωτές να κλείσουν γνωστά σ' αυτούς πλοία άσχετως περιοχής, γεγονός πού επέδρασε θετικά στην πλοιοκτησία και όδήγησε σε ουσιαστική άνοδο των μισθωμάτων.

Μερικά χαρακτηριστικά μισθώματα πού συμφωνήθηκαν:

— 133.360 τον. d.w. παράδοση Ιαπωνία, ταξίδι μέσω NSW με παράδοση Κόντινεντ, δολ. 1,85 ανά τόνο.

— 70.280 τον. d.w. παράδοση Σουηδία, ένα κυκλικό ταξίδι Ατλαντικού, δολ. 6.250.

— 64.000 τον. d.w. παράδοση Κόντινεντ ένα κυκλικό Νοτ. Αμερικής, δολ. 6.250.

— 62.500 τον. d.w. ταξίδια 6-8 μηνών, δολ. 5.800.

Ίκανοποιητική ή ζήτηση και στα μπάγκες handy size, ενώ ιδιαίτερη μνεία άρμόζει στα ύψηλά μισθώματα πού επέτυχαν τά φορτηγά multipurpose.

— 21.400 τον. d.w. παράδοση Χόγκ Κόγκ, έπαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες, δολ. 4.200.

— 22.600 τον. d.w. παράδοση Κόντινεντ, έπαναπαράδοση Δυτ. Αφρική, δολ. 3.900.

— 18.400 τον. d.w. παράδοση Βορ. Ισπανία, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.100.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η πρόσφατη απόφαση του Σαουδ. Άραβίας να μειώσει περαιτέρω τη παραγωγή της για να τηρήσει την συμφωνία του περασμένου Δεκεμβρίου καταμαρτυρεί τη μεγάλη προσπάθεια των χωρών του ΟΠΕΚ να διατηρήσουν την τιμή του άργου στα δολ. 18, γεγονός πού δεν επιτρέπει αισιοδοξία για την

άνελιξη της ναυλαγοράς των δεξαμενοπλοίων.

Κατά τό διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο συνεχίστηκε ή μείωση του επιπέδου των ναύλων πού πληρώθηκαν για φορτώσεις από τις βασικές περιοχές παρασύροντας ακόμη και τούς ναύλους πού πληρώθηκαν για καθαρά φορτία, με εξαίρεση όρισμένες φορτώσεις τις τελευταίες ήμέρες από τον Περσικό Κόλπο και τη Μεσόγειο.

Η πληθώρα του υπάρχοντος άνοικτου τοννάζ δεν επέτρεψε τη βελτίωση του επιπέδου των ναύλων παρά την έξαρση του ενδιαφέροντος πού σημειώθηκε για φορτώσεις VLCC s από τον Περσικό περλί τά μέσα του δεκαπενθήμερου, οι ναύλοι των οποίων διατηρήθηκαν στα χαμηλά επίπεδα των WS 21-23,5 για προορισμούς στη Δύση και στην Άπω Ανατολή.

Από τις άλλες περιοχές περισσότερο δραστήρια ή Καραϊβική αλλά και εκεί ο μεγάλο αριθμός των άνοικτων πλοίων διατήρησε τούς ναύλους περλί τά WS 70 για τά σύνηθη φορτία των 50.000 τον. με προορισμό τις ακτές του Ατλαντικού.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ & ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα 45.000 τον. γεννήματα Σοβιετική ακτή Μαύρης Θάλασσας, δολ. 19,50 2.000/2.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Μάρτ. 15-31.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ: Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπάχια Μπλάνκα 45.000 τον. γεννήματα Σοβιετική ακτή Μαύρης Θάλασσας, δολ. 19,50 2.000/2.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Μάρτ. 15-31.

ΖΑΡΑ: Άμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα Τυνησία, δολ. 13,80 φίο, 5 ήμέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Φεβρ. 28 - Μάρτ. 2.

ΛΗΤΩ: Κολούμπια Ρίβερ (Πόρτλαντ ή Πουγκέ Σάουντ) 32.000 τον. κριθής Κίντι δολ. 14, 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάρτ. 20-30.

ΙΑΣΩΝ Σ.: Τουμπάράο 70.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Μπακάρ/Κόπερ, δολ. 6,90 φίο, 3 ήμέρες/20.000 φορτοεκφόρτωση, Μάρτ. 6-16.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ: Άμερ. Κόλπο 12.700 τόννοι άλευρα σε σάκκους Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 31,50 φίο, 1.750/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάρτ. 13-19.

ΛΟΥΣΙΣΙΟΣ: Άμερ. Κόλπο 73.500 -77.500 τον. σιτηρά Όλλανδία, δολ. 7,25, 12 ήμέρες, τέλη Μαρτίου.

ΑΙΝΙΑΣ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τον. γεννήματα Μάρκο, δολ. 12,50 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάρτ. 11-14.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ.: Βορείως Χαττέρας 27.500 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 14,80 φίο, 25 ήμέρες, Μάρτ. 17-23.

ΜΥΡΙΝΑ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία δολ. 14 φίο, πλέον ενός δολαρίου για κάθε επιπλέον λιμάνι εκφόρτωσης, 11 ήμέρες, Μάρτ. 25-30.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: Μονρόβια 80.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 3,50 φίο, 2 1/2 / 2 1/2 ήμέρες, Μάρτ. 15-20.

ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ: Ρουέν 30.000 τον. σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 16,90 φίο, 4.000/1.500 φορτοεκφόρτωση, Μάρτ. 9-15.

ΝΤΕΣΣΕΡΤ ΚΙΝΓΚ: Μακαρά 12.500 μαγνήσιο ποταμό Μισισσιπιπύ μέχρι Μπατόν Ρουζ, δολ. 13 φίο 10.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Μάρτ. 6-11.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΑΛΟΜΑ: 57.400 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόντινεντ άρχές Μαρτίου, ένα κυκλικό ταξίδι ανατολ. ακτής Νοτ. Αμερικής, δολ. 4.400 την ήμερα.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ: 45.240 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ιαπωνία άρχές Μαρτίου, ένα κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού, δολ. 4.250 την ήμερα.

ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ: 77.770 τον. d.w. του 1971, παράδοση Κόντινεντ άρχές Μαρτίου, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία δολ. 5.375 την ήμερα.

ΘΑΣΟΣ Αΐ'ΛΑΝΤ: 15.052 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βραζιλία Μάρτιο, ταξίδι Ιταλίας, δολ. 4.200 την ήμερα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ: 65.077 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόντινεντ άρχές Μαρτίου, ένα κυκλικό



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

ταξίδι Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΣΤΑΔΙΟΝ: 33.527 τον. d.w. του 1975, παράδοση στον πιλότο Κβινάνα Μαρτ. 11-24, ταξίδι μέσω Αυστραλίας και δυτικής ακτής ΗΠΑ με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 3.900 την ημέρα, πλέον δολ. 75.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΡΕΤΗ: 22.626 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κόντινεντ αρχές Μαρτίου, επαναπαράδοση Δυτική 'Αφρική, δολ. 3.900 την ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία μέσα Μαρτίου, ένα κυκλικό ταξίδι Βοστώνη, δολ. 6.900 την ημέρα.

ΘΑΛΙΑ: 30.694 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βανκούβερ Μαρτ. 10-16, ταξίδι περίπου 50 ημερών με επαναπαράδοση Μαλαισία, δολ. 4.250 την ημέρα, πλέον δολ. 115.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΜΠΡΗΜ: 42.244 τον. d.w. του 1985, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο αρχές Μαρτίου, ταξίδι μέσω Ντακάρ με επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 4.750 την ημέρα.

ΚΑΜΑΡΑ: 66.383 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κόντινεντ αρχές Μαρτίου, ένα κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΜΗΛΟΣ: 48.280 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ρίτσαρντ Μπαίη Μαρτ. 4-10, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ: 28.031 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βαρκελώνη, ταξίδι Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία συμπερ. Κίνας, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΧΛΟΗ: 64.060 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόντινεντ, ένα κυκλικό ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ, δολ. 6.250 την ημέρα.

ΑΓΙΑΞ ΑΣ: 37.635 τον. d.w. του 1985, παράδοση Βιτόρια, ταξίδι με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/'Ιαπωνία συμπερ. Κίνας, δολ. 4.975 την ημέρα, πλέον δολ. 95.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΤΖΟΥΕΛ 1: 65.400 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία, ταξίδι Αυστραλίας με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: 26.100 τον. d.w. του 1971, παράδοση ανατολ. ακτή Καναδά Μαρτίου 15-

31, ταξίδι 2-4 μηνών συμπεριλ. Μεγάλων Λιμένων, δολ. 3.250 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: 'Ελλάδα 28.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Δυτ. 'Αφρική, WS 162, Μαρτ. 7.

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: Κόντινεντ 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/'Αμερικ. Κόλπο WS 167,5, Μαρτ. 2.

ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ: Ζάβια 35.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 125, Μαρτ. 8.

ΛΟΓΙΑΛΤΥ: Περσικό Κόλπο 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου 'Ιαπωνία, WS 158, Μαρτίο.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη WS 100, Μαρτίο.

ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ: Γκέμπο 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 64,75, Μαρτ. 13.

ΠΙ'ΤΕΥΣ: Βενεζουέλα 35.000 τον. καθαρά 'Αμερ. Κόλπο, WS 140, Μαρτίο.

ΚΟΡΙΑΝΑ: Άντεν καί Περσικό Κόλπο 30.000/20.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 105, Μαρτίο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 48.000 τον. μέρος φορτίου Πόρτλαντ, WS 70, Μαρτ. 11.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΟΥ: Μπετζάια 77.000 τον. μέρος φορτίου Λαβέρα, WS 60, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 55, Μαρτ. 5.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΖΟΛΒ: Έκουαντόρ 50.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 67,5, Μαρτ. 10.

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ: Κωσταντζα 50.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 87,5, Μαρτ. 12.

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ: Βενεζουέλα 100.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 38,75, Μαρτ. 15.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Σαίντ Κρούα 58.000 τον. ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 75, Μαρτ. 13.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Πρίνος 55.000 τον. μέρος φορτίου Φός, WS 90, Μαρτ. 11.

ΜΠΩΜΟΝΤ: Κολέ 105.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 47,5, όψιόν Μεσόγειο WS 50, Μαρτ. 12.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 31,5, Μαρτ. 10.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: 'Αρζού 52.000 τον. Περσ-

κό Κόλπο, δολ. 400.000 κατ' άποκοπή, όψιόν, Σιγκαπούρη δολ. 490.000, όψιόν Νοτ. Κορέα/'Ιαπωνία δολ. 590.000, Μαρτίο.

ΣΗΜΠΟΡΝ: Γουάιτγκεϊτ 23.000 τον. Ρότερνταμ, WS 165, Μαρτ. 5.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΛΙΑΝΣ: Κουβέιτ καί Όμάν 240.000 τον. Ταϊβάν, WS 27, Μαρτίο.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ: Περσικό Κόλπο 77.000 τον. Κβινάνα καί Μπρισμπαίην, WS 65, Μαρτίο.

ΒΕΝΟΥΣ Β.: 'Ανατολ. ακτή Μεξικού 73.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 60, Μαρτ. 4.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Περσικό Κόλπο 225.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιαπωνία, WS 27, Μαρτίο.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ: Κωσταντζα 24.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/ Κόντινεντ WS 180, όψιόν Μεσόγειο WS 180, Μαρτίο.

ΒΑΤΗΣ: Χάουντ Πόιντ 65.000 τον. μέρος φορτίου Κεμπέκ, WS 99,5, Μαρτ. 8.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ: Ρουβιάς 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη, δολ. 300.000 κατ' άποκοπή, Μαρτίο.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ: Έρυθρά Θάλασσα 270.000 τον. Βραζιλία WS 23, Μαρτ. 18.

ΜΥΣΤΡΑΣ: Καμπίνα 100.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 45, Μαρτ. 19.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: 'Αμουά Μπαίη 32.000 τον. μέρος Λέικ Τσάρλς, WS 120, Μαρτίου 18.

ΑΙΓΕΑΣ: Ράς Σουκχεϊρ 135.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιαπωνία, WS 33, Μαρτίου 18.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ: Σαλλόμ Βόε 75.000 τον. ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 60, Μαρτίου 13.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Λαβέρα 25.000 τον. καθαρά Γένοβα, δολ. 110.000 κατ' άποκοπή, άμεση.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Ραμπόν Γκράντε 75.000 τον. μέρος φορτίου ακτή 'Ανατλ. ΗΠΑ WS 57,5, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 60, Μαρτίου.

ΑΡΙΑΝΝΑ: Μαύρη Θάλασσα 20.000 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 186, Μαρτίου 11.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Περσικό Κόλπο 25.000 τον. καθαρά 'Ινδίας, WS 205, Μαρτίο.

ΑΣΤΥΠΑΛΕΑ: 'Αλεξ 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Μεσόγειο, WS 185, Μαρτίου 22.



1947 - 1987
" **M E D O V** "®
40TH ANNIVERSARY



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

FOTIS G. POULIDES
President

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

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 FOR ANY TYPE OF VESSEL AND CREW • SHIP MANAGEMENT • REPAIR SUPERINTENDENCE • BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS • OIL AND BUNKER SUPPLIERS • CRUISE OPERATORS

CENTRO CROCIERE S.r.l.
Cruise Operators
Telex: 271400

HEAD OFFICE:
29, Via XX Settembre - P.O.B. 1384 - 16121 GENOVA
Phones: (010) 541361 - 288532 Cables: MEDOV FAX 010562050
Telexes: 270046 (Management) - 270070 - 213333 (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 & BROKERS

ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ: Ράς Λανούφ, 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 190, όψιόν Μεσόγειο WS 195, Μαρτίου 17.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 130.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιαπωνία, δολ. 850.000 κατ' άποκοπή, Μαρτίου 27.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Τζουμπάιλ 50.000 τον. μέρος φορτίου Σίμπα καί Χοκάιντο WS 105, Φεβρουάριο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Δυτική Άφρική 115.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο/Άκτή 'Ατλαντ./Άμερ. Κόλπο, WS 36,5, Φεβρ. 25.

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ: Περιοικό Κόλπο 65.000 τον. μέρος φορτίου Μομπάσα, WS 95, Μαρτ. 1.

ΜΑΧΡΙΣΤΙΝΑ: Ντζένο 85.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 52,5, Μαρτίου 11.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος φορτίου Γαλλία, WS 75, Μαρτίου 31.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ: Πουέρτο Κρούζ 45.000 τον. μέρος φορτίου άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ Άμερ. Κόλπο WS 82,5, όψιόν Μπαχάμας WS 85, Μαρτίου

13.

ΑΡΙΑΝΝΑ: Μαύρη Θάλασσα 20.000 τον. καθαρά 'Ινδία, WS 186, Μαρτίου 11.

ΓΡΗΠΑΡΙΩΝ: Κόντινεντ 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 160, Φεβρουάριο.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Χάουντ Πόιντ 65.000 τον. μέρος φορτίου Κεμπέκ WS 107,5 Φεβρ. 28.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Γουαντί Φεϋράν 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 60, Μαρτ. 4.

ΓΟΥΡΟΛΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Σκίλντα 29.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 175, όψιόν Μεσόγειο WS 180, όψιόν Άμερ. Κόλπο WS 167,5, Μάρτιο.

ΦΙΛΟΘΕΗ: Τζεμέλ Ντάννα 100.000 τον: μέρος φορτίου Τσιταγκόγκ WS 54,5 Μάρτιο.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: ΗΒ 76.000 τον. μέρος φορτίου Άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 62,5, όψιόν άνατολ. άκτή Καναδά WS 67,5, Μαρτίου 14.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ: Τής 63.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 60, Μαρτίου 17.

1.400.000.

Μεγάλο ενδιαφέρον για τουρντέκερς καί για φορτηγά πολλαπλής χρήσεως σέ μέγεθος περί τά 18-22.000 TDW τό όποίο έχει αύξησει τά επίπεδα των προσφερομένων τιμών.

— MV VENUS ISLAND 22.577 TDW/1980 δολ. 2.050.000.

— MV EASTERN BAY 21.031 TDW/1975 δολ. 2.100.000.

— MV MANHATTAN 16.925 TDW/1977 δολ. 1.750.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ.

Περιορισμένο τό αγοραστικό ενδιαφέρον μέ λίγες πράξεις σέ τιμές πού δείχνουν καθοδική τάση, ιδιαίτερα στίς διαπραγματεύσεις γιά μελλοντική διάλυση στή Κίνα καί τή Νοτ. Κορέα.

Πρός τό παρόν ή Φορμόζα κυρίως άπασχολείται στήν άπορρόφιση παλαιότερων άγορών, ενώ κάποια δραστηριότητα επιδεικνύει ή άγορά τής 'Ινδίας.

Οί τιμές ανά τόνο βάρους διατηρήθηκαν στά παρακάτω επίπεδα:

Κίνα

Δεξαμενόπλοια δολ. 140.
5/6.000 τον. βάρους δολ. 135.

Ταϊβάν

5/6.000 τον. βάρους δολ. 140.

'Ινδία

5/6.000 τον. βάρους δολ. 128/129.

Πακιστάν

Δεξαμενόπλοια δολ. 120.
5/6.000 τον. βάρους δολ. 105.

Οι αγοραπωλησίες

Η ύπερπροσφορά τοννάξ στά δεξαμενόπλοια άναμένεται ότι θά όδηγήσει πολλά άπό τά παλαιότερα μεγάλα σκάφη στή λύση τής διαλύσεως καθώς οι άμεσες προοπτικές έκμεταλλεύσεώς τους δέν είναι εύνοϊκές.

Πρός τό παρόν τό αγοραστικό ενδιαφέρον επικεντρώνεται στά πλοία παραγώνων όπου σημειώσαμε τίς παρακάτω πωλήσεις πού άντικατοπτρίζουν σταθερότητα τιμών:

— M/T CIUDAD DE BARRANCABERMEJA 39.860 TDW/1975, δολ. 5.800.000 σέ 'Ιταλούς.

— M/T SANTO TRADER 37.000 TDW/1976, δολ. 5.750.000 σέ Έλληνες.

— M/T LARISSA 36.236 TDW/1976, δολ. 5.600.000, ενώ τό μικτό OBO SOARING KITE

66.320 TDW/1978 περιήλθε σέ Έλληνες έναντι 7,3 έκ.ατ. δολ.αρίων.

Στά μάλακ κάρριερς ή εύφορία πού ένέπνευσε ή άγορά των τελευταίων έβδομάδων έχει όδηγήσει σέ άνοδική τάση τιμών γιά όλες τίς κατηγορίες των πλοίων, μέ έμφαση στά σκάφη μεγέθους πάναμαξ.

— MV BEAU SUCCESS 64.130 TDW/1981 δολ. 8.300.000.

— MV OCEAN WIND/KING 34.750 TDW/1983-84, 9,8 έκ.ατ. δολ.άρια en bloc.

— MV CAROLINE 30.812 TDW/1975 σέ Έλληνες στά δολ. 2.400.000.

— MV OLYMPIC HARMONY 27.700 TDW/1973 σέ Έλληνες επίσης στά δολ.

World Marine Services in Egypt

- SUEZ CANAL TRANSITS
- HUSBANDRY AND CONTRACTING
- CARGO OPERATIONS AND LINER COs REPRESENTATION
- MARINE SUPPLIES
- BUNKER SUPPLIES
- PANAMA BUREAU OF SHIPPING AGENTS
- TECHNICAL MARINE SERVICES-SURVEYS

World Marine Corp.	Piræus	:	Tlx 241600 1 2 WMAR GR	Tel (1) 4135024 25 45 47
Head Office - Operations				
World Marine Egypt.	Port Said	:	Tlx 63134 WMAR UN	Tel (66) 34186
Representation	Alexandria	:	Tlx 55419 WORLD UN	Tel (3) 805985
liaison offices	Suez	:	Tlx 66094 WOMAR UN	Tel (62) 26114



IF YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE, WELL ORGANISED AND EXPERIENCED COMPANY
IN SINGAPORE TO PROTECT YOUR INTERESTS IN A PERFECT WAY ...

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

- * SHIPPING AGENTS — BROKERS — BUNKER SUPPLIERS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * SURVEYORS & CONSULTANTS — H.R.S. SURVEYORS

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249583/2248325
AOH: 2257360/4816919
TLXS: 23810/42208 (OLYMIC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

Directors:
- Capt. JOHN A GOROS (Hellene)
- GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)

AFFILIATED COMPANIES:

*** THAILAND**

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (THAILAND) Co Ltd *
TFD Building, Room 307, 42 Suriwongse Road, 3rd Floor, Bangkok 10500
TELS: 2341383/2367949 AOH: 3936669
TLXS: 20378 (OMCBKK TH) CABLES: "OLYMPICSEA"

*** MALAYSIA**

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (MALAYSIA) Sdn Bhd *
10 Lorong Cempeng, Port Kelang, Selangor, Malaysia
TELS: (03) 3680777/3680781/3680796
TLXS: 39407 (TRIA MA) CABLES: "SHIPRIA"

*** INDIA**

* OLYMPIC MARITIME CARRIERS (INDIA) Pvt Ltd *
1111 Raheja Centre, 214 Nariman Point, Bombay 400 021
TELS: 230580/224092 AOH: 6420964/6300991
TLXS: (011) 5817/6863 (SCTC IN) CABLES: "OLYMTUNE"

Seatrader Maritime Inc.

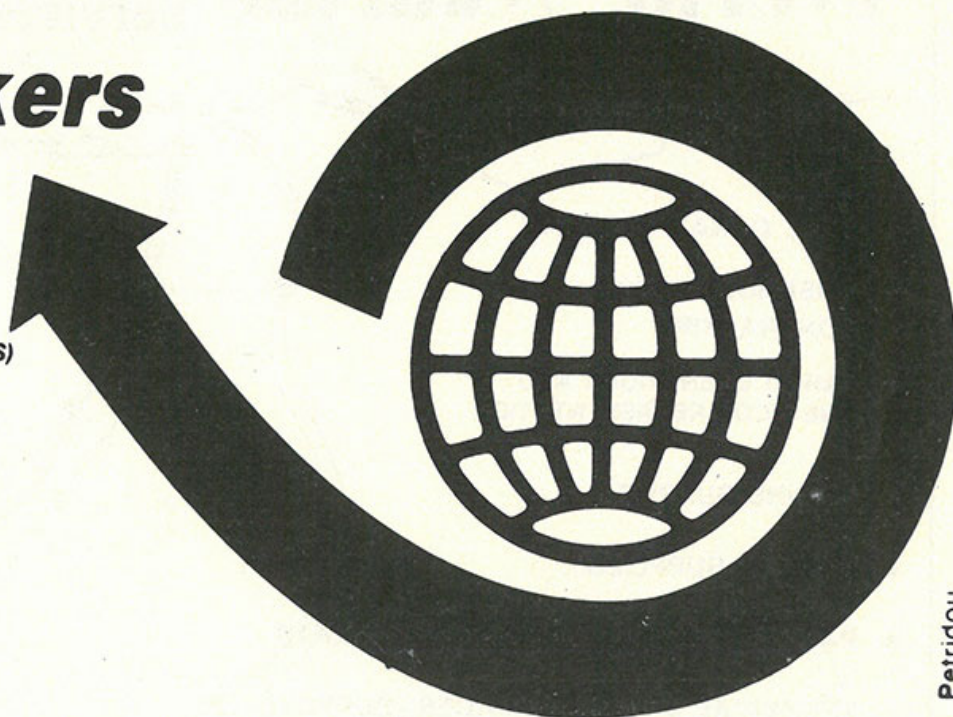
Shipbrokers

**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

Phones: 8969111 (40 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-0595 S.M.T.

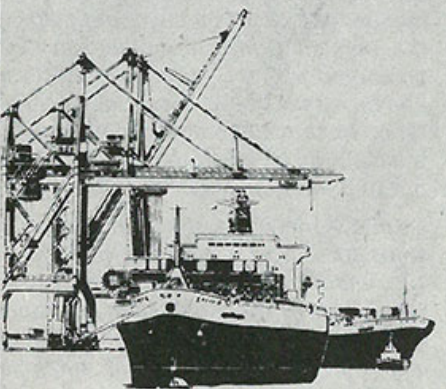
BRANCH:

VORREOU & POLYMNIS
KABOURI — ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

NAFTIKA CHRONIKA



AROUND THE WORLD IN 80 DAYS

On the heels of United States Lines, which are under liquidation and have suspended their around the world lines, another company, Germany's Senator Line, is planning a new regular line to go round the world in 84 days this spring.

Voyages begin in Bremen with calls at Dutch, Belgian, British and Italian ports, then East and West coast ports in the United States (via the Panama Canal) and then south-east Asian ports, Indian ports and Middle East ports. At first, eight medium-sized, chartered container ships will be used, flying the German flag, with three weekly departures.

According to the new company's general manager, the plans for the new line had been made a year ago and were not affected by U.S. Line's bankruptcy. The new project is considered to be an important challenge which can be compared to the first postwar efforts when German shipping had to start from scratch.

It would seem, therefore, that "Around the World in 80 Days" is not merely a flight of Jules Verne's fancy but an actual fact and, in these days of supersonic flights and satellites orbiting the earth at dizzying speeds, it happens to be a sound commercial enterprise.

TRENDS TOWARDS BALANCE IN THE DRYCARGO MARKET SHOULD NOT BE UNDERMINED

The International Association of Dry Cargo Shipowners (Intercargo) is urging OECD nations not to succumb to pressure to reduce interest rates on shipbuilding credits at a time when there seemed some hope of a reasonable balance between supply and demand in shipping being achieved within the next 2-3 years. OECD guidelines at present prescribe 8% on 80% of the contract price over 8 1/2 years. Any stimulus to shipbuilding through the reduction of interest rates could upset the current precarious state of things.

Intercargo has for long been urging its members and others to refrain from speculative building and to be guided always by strictly commercial considerations.

In recent times there has been some reason to hope that the worst of the shipping crisis may be over, but the current trend towards a better balance is fragile and could be easily upset.

It is noted that Japan has taken a lead in encouraging shipowners to scrap vessels through the establishment last year of a ship guarantee fund in order to finance the removal of mortgages on ships to be scrapped. There are indications that the EEC Commission is thinking along the same lines. However, there seems to be a conflict in the position of the Japanese government which on the one hand is assisting shipowners to scrap and on the other apparently

HOW A FOREIGNER HAS VIEWED A FIRE INCIDENT ON A SHIP UNDER REPAIRS IN GREECE

With great pleasure we publish below a letter addressed to us by a foreign surveyor of Bureau Veritas, Mr. Seriot, who happened to witness the gallantry displayed by a group of Greek seamen

when a tanker under repairs caught fire.

We feel that the letter that follows is also a specimen of a foreigner who is well acquainted with the spirit of Greek seamanship:

"VICTORY III" — Under repairs at Perama on Saturday March 7, 1987

Beginning of the afternoon we happened to be on the bridge with some visitors from London.

The ship next to us was under repairs mainly in steel work in tanks, bulkheads etc. All the activity was going on fine and for a Saturday afternoon it is not a common sight in now a days working habits to see so many men apparently devoted to their jobs as I could see it with my own eyes.

Suddenly a cloud of thick smoke seemed to come out from every opening on the deck. There was a moment of panic and some men started to run aft to meet the gangway for escape but after some 20/30 meters they returned back to their previous places, disappeared in the smoke and they started to fight and fight and fight the fire, for their colleagues trapped in the tanks.

Here, all knew what they were doing, handling the fire hoses, spraying water. One should know it needs a lot of guts to keep fighting the fire when the heat of the deck steel plates is felt through your own shoes, we know for sure that the water spilled on the deck was immediately boiled out making clouds of fog after clouds of smoke.

Sometimes the men were winning, sometimes the fire would not accept the defeat. Seven injured is too much, yet we expected many deads as we have

seen, in similar situation at Marseilles on "OLYMPIC HONOUR" in April, 1965.

May I say that I was happy to see the gallantry displayed by a sample of Greek blood, taken by surprise which reminds me of the famous "OXI".

May I also say that I was proud because I considered them all as "PAIDIA DIKA MOY".

RO-RO DESIGN CHANGES IMMINENT

The tragic disaster of the "Herald of Free Enterprise" is bound to tighten safety rules around the world for roll-on, roll-off vessels.

Ship masters are already calling for a change in safety rules to include intermediate watertight decks along vehicle decks although this will cause problems to stow long trucks, while it is suggested that longer loading and discharging times might be set to enhance safety.

So far it is apparent that the tragic loss of 135 lives on the sunken ferry was primarily due to the fact that the bow doors were not closed tight, either because they were faulty or because of the usual practice of sailing with them open to clear exhaust fumes from the vehicle deck.

However, it should be noted that the open doors alone at calm weather

should not have caused the disaster if the vessel was correctly trimmed and therefore other factors as a possible fault of the ballast control system or in the operation of the ballast pumps must have contributed leading to the second largest shipping disaster in recent years.

UGS REPRESENTATIVES TO VISIT USA

A delegation of members of the Union of Greek Shipowners will be visiting the United States within the next two months to discuss world shipping matters with various American officials and shipping personalities.

This will be the second visit of UGS members to the United States and it is expected to provide fruitful results as the previous visit of the Greek delegation headed by Mr. A. Karageorgis.

THE SALVAGE ASSOCIATION'S 130 YEARS

Set up in 1856 by a group of Lloyds underwriters, the Salvage Association is now 130 years old. To mark the occasion it has issued a handsome publication which describes its role and the importance and extent of its services. Indeed, the Association operates very broadly since it covers all the financial and technical sectors of shipping.

It is worth noting that the Salvage Association conducts surveys on hull, engines and cargo damage and particularly in cases of general average. It provides consultancy services on all kinds of repairs with cost estimates and on towing, laying up, recommissioning, etc. It conducts investigations into maritime fraud with respect to cargo and on con-

structional faults in the hull. It compiles reports on salvaging operations and the raising of wrecks and, finally, it undertakes risk studies for banks, owners, charterers and anyone else interested in sea transport.

The Salvage Association has more than one hundred experts of the highest calibre on its staff who are on call to go anywhere in the world "to seek the truth" — which has been the Salvage Association's motto for the past 130 years.

THE OECD AGREEMENT

The Organization for Economic Cooperation and Development, better known by its acronym, OECD, which includes 24 industrial countries, has adopted an interesting maritime agreement which, in the form of resolutions and recommendations aims at the active liberalization of shipping policy.

According to the terms of the resolution, the OECD undertakes the obligation to submit new proposals up to the end of 1988. Moreover, the adopted recommendations refer to the following five basic aims: 1) preserving at all costs the freedom of trade, 2) guaranteeing free access to international competition, 3) coordinating the reactions of member countries to pressures from third parties, 4) promoting the role of governments in elaborating a shipping policy aimed at applying a competitive strategy in the cargo liner sector and 5) agreement on principle on the establishment of a moratorium on every new measure suspected of being contrary to free competition.

The acceptance of these recommendations reflects the acknowledgement of member states on the aims to be a-

chieved which, finally, must lead to the amendment of internal legislation and its adaptation to the content of the recommendations.

THE GULF WAR

According to figures released by the London Institute of Underwriters the number of attacks on merchant ships in the Persian Gulf has doubled in 1986 compared with the previous year. Naval and air attacks have been made on a total of 98 ships (compared to 47 in 1985) the majority of which were uninsured and not of great hull value.

On a world scale, the total number of ships rated as total losses was 156 of 1.21 million grt. The increase in losses was offset by the increase in insurance rates in almost all sectors, allowing the insurers to have the best financial results in years. The largest losses were the VLCC "Hawaii" of 372,201 dwt., insured for US\$ 8 million and the ULCC "W. Enterprise" of 557,430 dwt. insured for US\$ 15 million.

In order to protect U.S. — flag ships, the U.S. fleet in the area has been divided into two parts, with three warships in the north end of the Gulf and another three south of the straits of Hormuz. Also, arms shipments have been increased to countries threatened by Iran with aircraft going to Bahrain and tanks to Saudi Arabia. Nevertheless, as the world now knows only too well, arms have also been channelled to Iran from September 1985 to October 1986 while all the Iraqis got was intelligence, on the grounds that they were being adequately supplied with weapons from other countries.

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

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos

CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-38456 AEOC GR.

TELEPHONE: 41.25.271

CHINESE COMPETITION

So far, the "yellow peril" which rears its ugly head from time to time in world affairs, has never been mentioned in relation to shipping. Lately, however, the continuing growth of China's merchant fleet and its cutthroat competition has given rise to various degrees of anxiety in world shipping circles.

Indeed, according to a statement by the Chinese deputy minister of communications, the Chinese government will be taking a series of measures with the object to creating a dynamic presence on the world market. These measures consist of lower freight rates, the introduction of new lines to Latin America and the increase of regular sailings to Australia. Concurrent with these measures is the government's decision to acquire modern tonnage both locally and abroad.

Shipping circles consider it certain that China will proceed to a new reduction in rates which are now ten to twelve per cent below world rates. China thus aims to make its ships more competitive and more adapted to market conditions. As the director general of COSCO remarked "we are determined to break the monopoly of the liner Conferences in setting freight rates".

COSTLY STRIKE AT ROTTERDAM

A Union - Employer deadlock over redundancy measures has resulted in a series of disruptive and damaging strikes stretching over a period of seven weeks at Rotterdam's general cargo docks.

The action has led to the diversion of over 60 vessels, the loss of 14,000 man days in the port and has cost the general cargo sector to date Fls 7.2 million (£ 2.2 million).

The dispute has its roots in the proposed merger last year of three major stevedoring firms which between them handle 36 per cent of the general cargo volume and employ 35 per cent of the port's labour force. This merger would have resulted in 800 job losses. The move infuriated the union (FNV) who had, last year, signed a master agreement which laid down that there would be no compulsory redundancies until 1991.

MAGNAVOX SHOWS ADVANCED SHIPBOARD ELECTRONICS

The latest in satellite navigation and communications technology for the marine industry will be shown by Magnavox at the Expoship in London.

Among the featured products for Expoship is the recently introduced Ma-

gnavox MX 4400 GPS receiver. This highly accurate navigation instrument uses signals from the U.S. government's satellite - based Global Positioning System, which is due to replace the older TRANSIT satellite system during the next decade. Although the deployment schedule for GPS has been delayed by the moratorium on space shuttle launches, Magnavox is moving ahead with a series of products that permit users to take advantage of the current partial constellation of GPS satellites during the interim. Magnavox offers a full range of GPS and Transit products, as well as a family of integrated GPS/Transit receivers that use both systems.

KERGUELEN AND UNEMPLOYMENT

The EEC's Transport Commissioner, Mr. Clinton Davis, replying to a question tabled at the European Parliament, declared that the creation by France of a special registry in the Kerguelen Islands was far less harmful to European shipping than existing flags of convenience. He added that the EEC Commission considers the development of convenience flags to be a serious threat to the fleets of member-nations while the Kerguelen registry is not likely to attract more than 75 ships over which, in any case, French jurisdiction will apply with respect to safety rules and taxation.

Of course, nobody doubts that the new French registry will have negative results on employment prospects for EEC seamen. But, according to Mr. Davis, the dangers of unemployment would be even greater if the French merchant fleet was no more, this eventuality having been the reason why France sudden-

ly remembered the existence of its islands in the South Indian Ocean.

MANAGEMENT CHANGES AT COCKETT MARINE

Cockett Marine Oil Limited, London based international bunker broking, consultancy and computer software group, announced management changes in their Greek Representative Office, Cockett Marine Oil (Hellas) Limited, Piraeus.

Mrs. Zoe Ventouri, Assistant Manager since 1983, has been promoted Manager as from 1st April 1987.

Miss Jane Lewis, Manager and for six years with the Cockett Group, moves to London to develop her interests in computer based business studies, while Mr. Trevor Allum, Assistant Director and Senior Broker London, continues his overall management of European areas.

HARLAND & WOLFF RECEPTION AT PIRAEUS

On the occasion of a sales team of the shipyard visiting Greece, Mr. John Parker chairman and executive director of Harland & Wolff hosted a luncheon reception at the Piraeus Marine Club on March 10th.

The well known Belfast shipyard has been in operation for 125 years and has recently been involved in a series of high technology shipbuilding contacts which underline the yard's efficiency to adopt recent changing patterns in world shipbuilding.

The reception was attended by a large number of Piraeus based shipowners, marine engineers and members of the shipping community.

PHOENICIAN MARITIME INC.

Serving all U.S. Gulf Ports



Steamship Agents — Ship and Cargo Brokers -
Ocean Transportation Consultants

Telex: 21 1696 UR
Telephone: (713) 863-0550

Cable: PHOENICIAN
FAX (713) 863 7534

1225 North Loop West • Suite 627 • Houston, Texas 77008

President: Georgios Armaos



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ χώρου - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ.) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν

ABIN O'IA TREINTER (δ.)...	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGAMEMNON (δ.)	74	74376
AGAPH	69	10006
AGGELIKH	78	6217
AGGELIKH	65	8374
AGGELOS PROTOSTATHS	69	9677
AGHNP	71	9875
AGIA GALLINH	73	8243
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA MARINA	66	12374
AGIA SKEPH	68	9031
AGIA ΣΦOIA	85	24500
AGIAΣ A.C.	85	23074
AGIASOZ	82	36000
AGIOS ANΔPEAS	77	10815
AGIOS ΓEOPΓIOΣ III	61	8254
AGIOS ΓEOPΓIOΣ	70	4795
AGIOS KYPIANOZ	70	10469
AGIOS MAKAPIOZ	68	25003
AGIOS MATΘAIOZ	72	5580
AGIOS ΦANOPYPIOZ	69	14029
ADAMANTIOZ	71	10208
ADAMAZ	69	9982
ADEΛΦOTHΣ	73	30486
ADPATIKH (δ.)	63	30648
AEIOZ	72	3065
AGIANNH	77	30427
AGHNAI	62	11047
AGION	79	10428
AGIAI	70	8898
AGIAION	77	14274
AGFAZ (δ.)	75	74878
AIKATERINH	64	5931
AΓ'ANT MARINER	74	16006
AΓ'ANT SKA'Y	76	11084
AΓ'ANT SKIPER	84	16800
AΓ'ANT STAR	76	15947
AΓ'ANT TSEM	85	16800
AINIAS (δ.)	75	71833
AIOIAN KAPPIEP	68	16715

AΓ'PHNH ΓKALΦ	68	9441
AΓ'PHNH EMEPAN	77	9083
AΓ'PHNH NTA'TMONT	81	10714
AΓ'PHNH ΣAΦA'I'P	77	10153
AITZIAN ΓOY'I'NT	83	20960
AITZIAN ΛA'I'ON	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITΩΛOZ (δ.)	69	1599
AKADHMOZ	72	13179
AKMH	77	16080
AKOYAMAPIN	72	9784
AKOYAPIOYΣ (δ.)	72	19869
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠOΛIZ (δ.)	78	198764
AKPOΠOΛIZ	72	13638
AKTAIA	75	23785
ALBOPADA	77	5868
ALFA	73	8824
ALFANAPPEIA	75	22575
ALFANAPPOZ II	77	1598
ALFANAPPOZ III	77	1584
ALFE Γ. TΣABAIPIH	78	15688
ALFEANTEP	57	4365
ALFETIA	66	16048
ALFETION XOYPI	68	9084
ALΘAIA	74	23757
ALIAZ	82	4180
ALIKPATOP	83	15857
ALINE	63	10383
ALINTA	73	23218
AKAIOZ	77	11213
AKIMIOZ	85	24700
AKIMIOZ	85	10400
A Λ K M A N	77	14530
AKMHNH	79	10996
AKYONIA	70	11870
AKYONIZ	73	13631
AKYON	73	8224
ALMA	80	11584
ALMAP	69	10373
ALMI SKA'Y	74	22246
ALMPERTA		1800
ALONHIOZ (δ.)	72	17355
ALZ TPACI	84	13911
ALIZ	79	11000
ALΦA ATΛAZ	85	19500
ALΦA TZOYPITEP	85	14400
ALΦA TΣAΛENTZ	85	10511
ALΦA ΦE'I'Θ	84	22000
ALΦA ΦA'E'I'M	82	32320
ALYCIA	66	20959

α. Φουτζέια 5/1	
δ. Σουέζ 7/1	
προς Νοβοροσίσκ 21/12	
ε. Τσίμα 30/12	
ε. Μαΐαμι 29/12	
α. Άσντον 5/1	
αργεί Πειραιά	
προς Χιλή 4/1	
προς 'Ηράκλειον 18/11	
προς 'Αλεξάνδρεια 25/1	
αργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 8/1	
ε. Σάντος 7/1	
προς Κίνα 28/11	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 18/12	
επιλήθη άλλοδαπούς	
δ. 'Επτάνησα 10512	
προς Τουρκία 24/12	
υπέστειλε παναμαϊκή	
ε. Θεσσαλονίκη 28/12	
προς Βενεζουέλα 24/12	
διάλυση Κασσιούγκ	
αργεί 'Ελευσίνα	
στο Άμστερνταμ	
προς Σάο Σέμπασιάν 5/12	
προς 'Αλεξάνδρεια 8/1	
ε. Τάραντα 8/12	
ε. Πειραιά 8/1	
α. Γένοβα 8/1	
προς Άλγερ 20/12	
ε. Ντάρμαν 20/12	
προς Γένοβα 8/1	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Μπαθναγκάρ 22/12	
ε. Γιοσκόμα 8/1	
προς Άλγυπτο 8/1	
προς Κακούτα 22/12	
ε. Ντάρμαν 2/1	
προς Ν. 'Ορλεάνη 29/12	
ε. Πειραιά 4/1	

προς Άσντον 10/12	
ε. Ρεσίφ 23512	
α. δς Πάλαμα 6/1	
ε. Λονδίνο 2/1	
ε. Τέμα 9/1	
προς Εύρωπη 8/1	
προς Ταϊβάν 8/12	
προς Βόλο 8/1	
επιλήθη	
προς Π. 'Ελζαμπέθ 4/1	
προς Νταμμάμ 27/12	
προς 'Αρούμα 17/12	
δ. Παναμά 4/1	
προς Μέγαρο 29/9	
προς Εύρωπη 23/12	
ε. Βενετία 6/1	
αργεί Πειραιά	
προς Άντεν 8/1	
ε. 'Ικόνιο 17/12	
προς Βρέμη 5/1	
πρ. 'Lift off	
α. 'Ελευσίνα 28/11	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Πειραιά 13/10	
στο Μπαντάρ Χομείνι	
προς Σουρίναμ 22/12	
πρ. 'Yüksel Güler	
ε. Λίβερπουλ 29/12	
προς Ντακάρ 24/11	
επισκευές Ουάσιν 13/12	
δ. Π. Σαϊό 6/1	
στο Ντάρμαν 12/1	
ναυπηγ. Τόκυο	
προς Ταϊβάν 28/11	
α. Άργοντίνα 13/12	
αργεί 'Ελευσίνα	
προς Σουέζ 26/12	
αργεί Πειραιά	
προς Πόρτ Ώ Πρίνς 30/12	
προς Καρταγόνα 31/12	
δ. Παναμά 2/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/11	
α. Γιουρπόρτ 3/1	
α. Ντάρμαν 4/1	
προς Λάγος 23/12	
υπό ναυπήγηση	
α. Βανκούβερ 6/1	
προς Στέφενβιλ 8/1	
ε. Ρόττερταμ 8/1	
α. Βανκούβερ 7/1	
προς Ταϊλάνδη 17/10	

AMAZONIA	77	9328
AMAZON	79	10966
AMARANTOZ	80	10996
AMARYLLIS	83	13600
AMEBYST	78	13889
AMILLA	72	13631
AMORFOZ	83	34000
AMYNIAZ	70	9981
AMYNTAZ	78	10995
AMΦITPIH	78	11173
AMΦION	79	10996
ANAGΓEA APΦOΛO	81	36061
ANAGΓEA APΓKONOT	80	10996
ANAGΓEA APH	84	10000
ANAGΓEA ATΛAZ	79	10996
ANAGΓEA BIKTOPY	74	13633
ANAGΓEA ΓKAPOY	81	41390
ANAGΓEA ΓKPEHTHEZ (δ.)	74	13348
ANAGΓEA ΓOY'I'CTHOTM	78	13889
ANAGΓEA EHTHBP	83	20432
ANAGΓEA HTKΛ		
ANAGΓEA INTEΛAITZENZ		
(δ.)	82	24655
ANAGΓEA ANHTEP	85	14400
ANAGΓEA AIMPEPTY	76	13633
ANAGΓEA MA'I'T	78	13889
ANAGΓEA NTIΓKNITY	84	24643
ANAGΓEA ΠAOYEP	82	19343
ANAGΓEA ΠI'I'CT	74	13631
ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEA ΣAEEZ	84	24643
ANAGΓEA SKA'Y	79	10993
ANAGΓEA CΠIPIT	78	13889
ANAGΓEA TPAT'OMΦ	76	13633
ANAGΓEA TΣAMPION	71	9229
ANAGΓEA ΦINTEΛITY	79	13889
ANAGΓEA ΦOPTEIOYH	74	13633
ANAGΓEA XAΠΠINEZ	73	13631
ANAGΓEA XAPMOHY	68	12348
ANAGΓEA XONOP	76	13633
ANAGΓEA XOYPI	77	13633
ANAGΓEA XOPAT'ZON	77	15378
ANAMEI	77	14584
ANATATIA	80	15688
ANATATIZ (δ.)	75	69222
ANATOLH	70	8998
ANAPH	85	34400
ANAPHTH	71	18634
ANAPOMAXH	69	40318
ANAPOMEDA (δ.)	84	38500
ANAPPOZ	85	34500
ANAPPOZ A'I'A	83	10470
ANAPPOZ APICE (μ.)	72	119505
ANAPPOZ ATΛAZ (μ.)	72	119505
ANAPPOZ ΓEOPΓIOZ (δ.)	78	115461
ANAPPOZ MEATEMI	73	32781
ANAPPOZ OKEANIA	77	20676

ANEMOZ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANΘIΠH A	76	16646
ANΘOZ	79	11000
ANIMAP	65	1926
ANIMAP	72	10527
ANNA APAKOΠOYΛOY	74	8915
ANNOYLA	71	9826
ANTAIOS	71	16379
ANTBENTCIOYPI	54	5383
ANTEΛINA	77	16356
ANTZEAIK ΓKPEH	71	30183
ANTZEAIK ΠAOYEP	87	25169
ANTZEAIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZEAIK CΠIPIT	84	36353
ANTZEAIK ΦAITH	84	36353
ANTZEAIK XOYPI	85	25300
ANTZEAMAP	72	6866
ANTZOYΛETTA	78	24941
ANTIOH	76	23149
ANTIOPIH	78	10996
ANTIOXEA	72	11931
ANTIPAPPOZ (δ.)	86	18000
ANTIPOLIZ (δ.)	81	30622
ANTPIA	72	19276
AEIOZ (δ.)	79	19463
AOYPEIA	72	23412
AOYPOPA ΠEPA	76	6051
APEE	73	16397
APHAIOHTH	75	35716
APHOIA	75	34409
APAMH	85	10400
APAMPPEA	82	13800
APAN	80	10428
APONAYTHZ (δ.)	75	74263
APONAYTHZ	77	11281

APETH	73	13631
-------	----	-------

προς ΗΠΑ 11/12	
προς Πόρτ Χάρκουρτ 20/12	
προς Βαλτιμόρη 3/1	
ε. Μπουλόν 20/12	
α. Μελβούρνη 28/12	
προς Κονγκό 11/12	
α. Μομπιλ 22/12	
μετ. «Κώστας Χ.» (Μα.)	
στο Σάντος 3/1	
ε. Άντοφαγκόστα 4/1	
α. Πόρτ Γκίλς 28/12	
προς Ρίτσαρντς Μπαϊν	
ε. Κόμπε 9/1	
προς Τζέντα 8/1	
προς Γκάλβεστον 4/1	
πρ. «Caddie»	
ε. Νιούπορτ 9/1	
προς Βανκούβερ 7/1	
α. Λός Άντζελες 16/12	
α. Φώλεϋ 23/12	
ε. Σιδνεϋ 7/1	
στο Σάντος 17/12	
προς Σάλινα Κρούζ 7/1	
προς Μπουσάν 18/12	
ε. Μόντρεαλ 1/1	
προς Καρότσι 3/1	
ε. Κουσάν 28/12	
πρ. «Sun Crest»	
προς Γάνδη 26/12	
ε. Βανκούβερ 7/1	
α. Φλάσσινγκ 14/11	
προς 'Ινδία 12/12	
α. Νάπολη 7/1	
ε. 'Εσκουμίν 17/12	
προς Ντάρ ες Σαλάμ 6/12	
ε. 'Ααλμποργκ 7/1	
ε. 'Εσπεράνς 4/12	
προς Ρεσίφ 3/1	
α. Ντουλουβ 17/12	
δ. Παναμά 4/1	
α. Μομπιλ 30/12	
προς Γιβραλτάρ 7/12	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Αυστραλία 26/12	
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/12	
προς Σεϋχέλες 4/1	
προς Περσικό 6/1	
προς 'Ινδόν 17/12	
προς 'Ιαπωνία 24/12	
προς Γιουρπόρτ 25/12	
προς Τουμπαρό 19/12	
αργεί Τάραντα	
προς Δουνκέρκ 7/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/1	
α. Ντουμπάι 28/12	
α. Άμβούργο 30/12	
α. Τενερίφη 27/12	
προς Χόλχεντ 30/12	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Ντάρ ες Σαλάμ	
ε. Πειραιά 4/1	
ε. Λάγος 18/12	
ε. Σαγκάη 30/12	
αργεί Πειραιά	
προς Σαγκάη 3/1	
προς Ρόττερταμ 24/12	
υπό ναυπήγηση Σασέμπο	
προς Άκαμα 1/1	
προς 'Ιαπωνία 19/12	
ναυπηγείτα Σασέμπο	
α. Πειραιά 24/11	
προς Σάν Ντιέγκο 18/12	
προς Τάνουσιβλ 27/12	
α. Άμβούργο 7/1	
α. Νατόρ 29/12	
α. Μαυρίκιο 15/11	
προς 'Αρούμα	
α. Μπρέικ 7/1	
α. Παλάου Μπακόμ 5/1	
δ. Παναμά 27/12	
ε. Κόρκ 3/1	
ε. Έμδεν 7/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/12	
προς Άκαμα 29/12	
ναυπηγ. Τόκυο	
προς Συρία 14/12	
προς Λός Άντζελες 8/1	
πρ Φουτζέια 20/12	
προς 'Ιταλία 20/5	
προς 'Οζάκα	

ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΣΤΕΙΟΣ	60	7839
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	9879
ΑΡΙΩΝ	85	13600
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	73	13633
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	76	5999
ΑΡΚΑΙΟΛΟΣ	76	10494
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	68	16227
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΜΕΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	68259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΖΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΖΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΥ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΙΤΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΡΩΤΟΣ	70	9247
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΙΑ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΖΕΝΙΘ	71	13017
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΙΑΝ'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΠΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΝΤΟΥΝΕΝΤΙΝ	78	6300
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275

ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439

πρός Μπαντάρ Άμπας 6/12		
πρός Ροστόκ 6/1		
ε. Φιουμπαίνο 7/1		
ε. Άλεξάνδρεια 3/12		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Έλευσίνα		
ε. Σαγκάη 30/12		
πρός Περού 13/12		
α. Λά Γκούερα 3/12		
πρός Ίσημερινό		
α. Λάνος 1/12		
ε. Γκντάνσκ 4/1		
πρός Νορβηγία 29/12		
πρός Τουρκία 20/12		
α. Λισσαβόνα 8/1		
ε. Μπαχαράιν 8/1		
πρός Κάντα 13/12		
ε. Σκάπα Φλάου 8/1		
πρός Μακαυπόγκ 28/11		
ε. Τζέντα 26/12		
ε. Σάντος 7/1		
πρός Αίγυπτο 5/1		
ναυπηγ. Άϊοι		
πρός Μονρόβια 20/12		
πρός Ίαπωνία 1/1		
δ. Κωνσταντή 15/12		
πρός Χιουσόν 19/12		
ε. Λός Άντζες 23/11		
πρός Άμυδούργο 21/11		
α. Φός 5/1		
πρός Άμούα Μπαί 31/12		
α. Άμυδούργο 9/1		

α. Φουτζέιρα 31/12		
πρ. «Santa Silvia»		
α. Σαβόνα 7/1		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Πειραιά		
πρός Μάρσα έλ Μπρέγκα 15/12		
α. Φουτζέιρα 29/11		
α. Μομπά 5/12		
έπωλήθη		
πρ. «Βαρδίνον»		
στό Λάγος 10/1		
ε. Άμπερσα 8/1		
ε. Άντοφαγκάστα 4/1		
ἀργεί Γάνδη		
ε. Πόρτ Σαίτ 21/12		
α. Φουτζέιρα 26/9		
στήν Καλκούτα		
πρός Καρντένιβε 24/12		
α. Καρντένιβε 16/12		
πρός Ίκουί 26/12		
στή Βενετία 6/1/86		
ε. Σιγκαπούρη 3/1		
ε. Φός 7/1		
ε. Ριγέκα 4/1		
πρός Κολούμπια ρίβερ 31/12		
ε. Μέθελ Ρόουντς 27/11		
πρός Σάμπα 4/1		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Ν. Όρλεάνη 23/12		
ε. Σάντος 3/1		
ε. Λέγκορν 8/1		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Άμυδούργο 19/12		
μετ. «Ζίμ Σίνου» (ε.)		
ε. Σιγκάγκ 24/12		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Βρέστη 29/12		
ἀργεί Πειραιά		
στόν Πειραιά		
στό Άλγιέρι 9/1		
ἀργεί Στυλίδα		
ἀργεί Πειραιά		
πρός Ράς Λανούρ 26/12		

ε. Ρότερνταμ 28/12		
α. Τουμπάρδο 2/1		
ἀργεί Έλευσίνα		
ε. Σαγκάη 11/7		
πρός Μπ. Άίρες 8/1		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Φουτζέιρα 8/11		
πρός Ντάρ ές Σαλάμ 25/11		
ἀργεί Πειραιά		
έπισκευές Πειραιά 4/4		
ε. Σαλάνα 8/1		
ε. Μπάο 7/1		
πρός Άρούμπα 24/12		
πρός Μεξικό 6/12		
στό Σουέζ		
πρός Ίνδια 11/12		
άγορά από Άγγλους		
ε. Μπωμόν 11/12		

ε. Κότκα 7/1		
ε. Σ. Τζών 5/1		
πρός Άκαμπα 25/12		
ε. Σουέζ 23/12		
πρός Μιλάτο 18/12		

πρός Άλγερία 31/10		
α. Χιουσόν 11/12		
δ. Παναμά 30/12		
στό Π. Καμπέλλο 8/1		
α. Ν. Όρλεάνη 8/1		

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΟΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α.	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΩΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΕΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'Ι'Μ	72	16398

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΓΝΟΥΣΣΙΩΤΗΣ	76	18080
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΣ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478

ε. Μπαγακούιλα 26/12
 ε. Ν. Όρλεάνη 1/1
 α. Λός Άντζες 3/1
 ε. Π. Καμπέλλο 3/12
 ε. Μπαβναγκάρ 26/12
 προς Βενεζουέλα 19/12
 α. Ρίο Γκράντε 31/12
 α. Κάλβεστον 15/11
 α. Λός Άντζες 28/12
 προς Χάμπτον 17/12
 άργει Πειραιά
 προς Άλεξάνδρεια 23/12
 προς Βενεζουέλα 15/12
 ε. Ν. Όρλη 26/12
 διάλυση Πακιστάν
 ε. Ν. Όρλη 30/12
 προς Σ. Νικόλας 3/12
 ε. Γιβραλτάρ 4/1
 δ. Παναμά 1/1
 α. Τζέντα 2/12
 προς Καλάδο 26/12
 ε. Πειραιά 15/10
 προς Άγγλια 31/12
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 ε. Βομβάη 5/12
 προς Βενεζουέλα 21/12
 στον Πειραιά
 ε. Πόρτ Κελάγκ 6/1
 α. Ν. Όρλεάνη 6/10
 α. Χάμπτον 9/1
 α. Πόρτ Κελάγκ 3/1
 προς Χάντερστον 3/1
 ε. Ν. Όρλη 4/1
 προς Άλεξάνδρεια 8/12
 προς Ιαπωνία 25/12
 α. Κολομπία ρίβερ 9/12
 προς Λαγος 3/12
 προς Αυστραλία 18/12
 προς Ν. Όρλη 31/12
 προς Μπαχραϊν 3/1
 δ. Σουέζ 9/1
 προς Μίλφοντ Χάβεν 8/1
 προς Πόρτ ντε Μπουκ 8/1

ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	πρός Θήρα 8/12	ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	ε. Νιούκαστλ 31/12
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	ἀργεί Πειραιά	ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	πρός 'Ακαμα 14/12
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	ε. Κατάκωλο 14/12	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	πρός Κίνα 11/11
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	πρός Μίνα Καμπύς 24/12	ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632	ἀργεί Χαλκίδα
ΕΛΠΙΣ	71	9885	δ. Παναμά 27/12	ΚΑΣΤΩΡ	72	12059	ἀργεί Τζέμπελ 'Αλι
ΕΛΠΙΣ	82	35561	ε. Μουτσούρε 28/12	ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	πρός Σάντο 31/12	ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Πειραιά 5/1
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. 'Αμβούργο 8/1	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	ἀργεί Πειραιά
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	ε. Μπελαουάν 20/12	ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	ε. 'Ασπεντ 8/1
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208	ε. Καοσιούκ 26/12	ΚΑΤΙΕ	60	10187	ἀργεί Γαλαξειδί
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	στο Καράτσι 6/1	ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ε. Πειραιά 5/1
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	ε. 'Αλεξάνδρεια 18/12				
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Σάουθεντ 'Ανκορατζ 16/12				
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Φουτζέιρα 23/12				
ΕΠΟΣ	78	6053	ἀργεί Πειραιά				
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405		ΚΕΙ'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	ἀργεί 'Ελευσίνα
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	στην Πάχη (ἀποθήκη)	ΚΕΙ'Π ΕΒΡΟΣ	72	3166	ἀργεί Πειραιά
ΕΡΜΗΣ	72	15951	πρός Βραζιλία 28/12	ΚΕΙ'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	στη Γιοκοχάμα
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Πειραιά 7/1	ΚΕΙ'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	πρός Μπουεναβεντούρα 31/12
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/12	ΚΕΙ'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	α. 'Αμβούργο 31/12	ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	ἀργεί Πειραιά
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	πρός Πειραιά 9/1	ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	πρός Μπ. 'Αίρες 3/1
ΕΥΗ Α.	67	14569	ἀργεί Πειραιά	ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Περαικό 9/1
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	πρός Ντάρμπαν 12/12	ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591	πρός Καλαμάτα 31/12
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	πρός 'Ιαπωνία 31/12	ΚΛΑΪΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	πρός Μομπάσα 24/12
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	ε. Λειζέρε 6/1	ΚΟΜΕΤ	72	9824	πρός Πορτογαλία 1/1
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές	ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	πρός 'Αλεξάνδρεια 9/1
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713	πρός Ρότερνταμ 7/1	ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219	πρός 'Ινδία 20/12
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	ἀργεί Στουλόα	ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	πρός Σιγκαπούρη 8/1
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	ἀργεί Πειραιά	ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	α. Κεμπέκ 6/1
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Ν. 'Ορλεάνη 6/1	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	α. Ρός Τανούρα 29/12
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342	ε. Λός 'Αντζελς 30512	ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	α. Φλαδέλφεια 24/12
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	δ. Γιβραλτάρ 9/1	ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	πρός Βραζιλία 24/12
				ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	πρός Σιγκαπούρη 15/11
				ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	πρός Μαράκκιμπο 16/12
				ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Ρός Τανούρα 18/12
				ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ	68	22836	ἀργεί Πειραιά
				ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	ε. Τσίμα 8/1
				ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	ἀργεί Πειραιά
				ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	ε. 'Αλεξάνδρεια 31/10
				ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	πρός Φουτζέιρα 22/12
				ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	πρός Γκρήλονκ 5/1
				ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	πρός Χόγκ Κ-ογκ 14/12
				ΚΟΡΟΝΙΑ	70	11826	ἀργεί Πειραιά
				ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	δ. Παναμά 1/12
				ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	α. Χαίφα 2/1
				ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.	75	6084	α. Φός 5/1
				ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Καρταγένα 8/1
				ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	ε. Φλαδέλφεια 3/1
				ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	ε. Σακάι 6/1
				ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	ε. Γουέλλιγκτον 31/12
				ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	31300	α. Σούβα 7/1
				ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	πρός Χιούστον 24/11
				ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	α. Φός 2/1
				ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/1
				ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100	πρός Μαράκκιμπο 26/12
				ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Φός 1/1
				ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΤ	78	10832	ε. Σιγκαπούρη 8/1
				ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	πρός Ντέ Μπούκ 16/12
				ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000	υπό ναυπήγηση
				ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	πρός ν. Καληβρονία 25/12
				ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	ε. 'Ομισόλ 4/1
				ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250	πρός 'Αρούμπα 3/1
				ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Τζέντα 30512
				ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	α. Λός Πάμας 29/12
				ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	πρός Γιοκοχάμα 23/12
				ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	στο Κομπέ 8/1
				ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100	ναυπηγ. Σιμονοσέκι
				ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Τσίμα 7/1
				ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250	πρός Γέλα 3/1
				ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Κρίστομαλ 4/1
				ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	δ. Σουέζ 8/1
				ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100	πρός Βρέμη 7/1
				ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054	πρός Γιβραλτάρ 3/1
				ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρός 'Αγ. Θεόδωρους 2/1
				ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι ΝΤ	82	11500	πρός Σαντακάν 2/1
				ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	ναυπηγ. Σπλιτ 28/6
				ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΣΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	δ. Σουέζ 14/12
				ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
				ΚΡΙΟΣ	59	16875	α. Πειραιά 12/1
				ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	ε. Καέν 5/1
				ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	ε. 'Εσκουμίνς 15/12
				ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	α. 'Ασπεντ 5/1
				ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	πρός Σιγκαπούρη 7/1
				ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	ἀργεί Πειραιά
				ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	α. Πειραιά 6/11
				ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	α. Γιβραλτάρ 24/12
				ΚΥΡΙΑΚΗ	77	23596	ε. Τζέντα 26/12
				ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	38000	επωλήθη άλλοδαπούς
				ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	81	29710	α. καράσι 3/12
				ΚΩΣΤΗΣ	86	24253	ε. Πόρτ 'Αντζελς 6/1
					77	20823	πρός Μπάχια Μπλάνκα 6/1
				ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ	68	4350	ἀργεί Πειραιά *
				ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18858	ε. Πειραιά 24/12
				ΛΑΚ Π.	68	9118	στο Καράτσι 651
				ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	στο Λόγος 9/12
				ΛΑΚΩΝ	69	8825	ἀργεί Πειραιά
				ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός 'Ιαπωνία 6/1
				ΛΑΡΑ Σ.	71	9206	πρ. «Κάρντιφ»
				ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Μομπάσα 1/1
				ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	ἀργεί 'Ελευσίνα
				ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	πρός Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 3/12
				ΛΕΔΕΑ	83	17879	ἀργεί Γαλαξειδί
				ΛΕΜΑΝ	86	2953	ἀργεί Πειραιά
				ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618	ἀργεί Σετομπάλ
				ΛΕΩΝ	75	15684	μετ. «Leon Tali»
				ΛΕΩΝ	72	2311	ἀργεί Πειραιά
				ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	86	29287	στη Φορταλέζα (ἀποθήκη)
				ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρός Πειραιά 9/1
				ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	πρός Β. Θάλασσα 6/1
				ΛΗΤΩ	76	18104	πρός Κουβέιτ 17/12
				ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	δ. Σουέζ 31/12
				ΛΙΑ (μ.)	78	33191	στο Π. ρα. Σπρίνκ 1/1
ΖΑΝΕΤ	66	4503	ε. Θεσσαλονίκη 25/12				
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857	πρός Τοκουινάμα 28/12				
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	ε. Πόρτ Χέντλαντ 23/12				
ΖΕΤΤΑ	71	20516	ἀργεί Πειραιά				
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841	ε. Μεξικό 21/12				
ΖΗΝΩ	81	23100	ε. 'Ανκόνα 23/12				
ΖΙΜ ΠΕΙΡΙΑΣ	73	11856	πρός Σιγκαπούρη 8/1				
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856	πρός Σιγκαπούρη 29/12				
ΖΙΝΙ	76	11348	α. Πειραιά 7/1				
ΖΥΓΟΣ	76	19166	πρός Σαγκάη 21/12				
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719	ε. Ρός Σαουχίρ 1/1				
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	ε. Ρός Σαουδική 'Αραβία 19/12				
ΗΣΤΓΟΥ'Υ ΝΤ	81	16700	ε. Μπουλάν 31/12				
ΗΣΠΟΡΤ	67	27018	μετ. «'Αλκμήνη» (ε.).				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	πρός Καναδά 20/12				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	πρός Παμαρα(μ)πο 2/1				
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	α. Λέγκχορν 5/1				
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	πρός Αίγυπτο 12/12				
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	πρός Μπαρμπάντος 6/1				
ΘΑΞΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444	πρός Λομπίτο 5/1				
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Βασίλειο 5/1				
ΘΕΚΟΣ	78	16685	α. Λ. 'Αντζελς 31/12				
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	α. Γουκουινάμα 27/12				
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872	ἀργεί Πειραιά				
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	α. Σάλλωμ Βόε 1/1				
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	ε. Νααντάι 3/1				
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000	πρός Ντάρμπαν 25/12				
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	α. Βαλτιμόρη 27/12				
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	ἀργεί Πειραιά				
ΘΕΤΙΣ	74	35540	στο Ουλσάν 12/12				
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	πρός Πακιστάν 15/12				
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	πρός 'Ερυθρά 1/12				
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895	πρός Καζαμπλάνκα 5/1				
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739	ε. Φλαδέλφεια 4/1				
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690	μεσογειακές μεταφορές				
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Υ ΝΤ	83	20960	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/1				
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	πρός ΕΣΣΔ 2/1				
ΙΟΥ	85	34400	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/1				
ΙΘΕΙΣ	77	19166	πρός Ν. 'Υόρκη 5/1				
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	α. 'Αλεξάνδρεια 17/12				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610	πρός Ρεσίφ 20/12				
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/1				
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023	ε. 'Αμβέρσα 2/1				
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	α. Τζέντα 24/12				
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	ε. Τζέντα 5/1				
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Λός Πάμας 21/11				
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	ἀργεί Πειραιά				
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	δ. 'Εσκουμίνς 24/12				
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17679	α. Φουτζέιρα 7/1				
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	στη Λουάντα				
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	πρός Καλλάο 23/12				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός 'Ιαπωνία 17/12				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	δ. Σουέζ 23/12				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάδρ				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	πρός Ν. Κορέα 19/12				
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	ε. 'Ααλμποργκ 1/1				

ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΣΑ Τ	71	2994
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 II	72	10008
ΛΥΔΙΑ II	74	8740
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105

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
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065
ΜΑΚΦΡΟΣΤ	69	8064
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΙΓΩ Κ.	74	9800
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΤΗ	70	9565
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19.800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ	71	16289
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΖΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΖΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ Α.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	70	8455

δ. Σουζ 31/12		
δ. Μάλτα 31/12		
πρόσ Μπαργκούλα 23/12		
ε. Πασιγιές 31/10		
ἀργεί Πειραιά		
ἀργεί Βασύρα		
ε. Πειραιά 5/1		
α. Λός 'Αντζελες 8/1		
πρόσ Ν. 'Ορλεάνη 7/1		
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/1		
ἀργεί Χαλκίδα		
πρ. «Μεσσαριά»		
α. 'Αμβέρσα 10/1		
πρ. «Jarama»		

ε. Γκάλβεστον 25/11		
πρόσ Μερσίνη 23/12		
α. Λέγκχορν 6/1		
ε. Νόρ 'Ανκοράτζ 2/1		
πρόσ 'Αρούστα 29/12		
α. Βενετία 6/1		
ε. 'Ελλάς 25/12		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/1		
πρόσ 'Ιταλία 4/1		
πρόσ Γιβραλτάρ 75/1		
α. Ζήμπαρκ 3/1		
ε. Φρημάντλ 28512		
ε. Μπάρ 3/1		
πρόσ Κολομβία 20/12		
ε. 'Ασόντον 9/1		
πρόσ Πόρτ Κέλαγκ 6/1		
στη Παρανάγουα 28/12		
πρόσ 'Ιαπωνία 19/12		
πρόσ Τζέντα 28/12		
ε. Μπ. 'Αίρες 5/1		
πρόσ Κίνα 20/12		
πρόσ Κήλαγκ 2/1		
πρόσ Ραβέννα 3/1		
πρ. «Great Acclai»		
πρόσ Αδ Παλός 312/12		
ε. 'Οζάκα 9/1		
πρόσ Γερμανία 13/12		
α. Φουτζέιρα 3/1		
α. Φουτζέιρα 1/1		
α. Πειραιά 10/1		
α. Πειραιά 23/12		
πρόσ Πόρτ οφ Σπαίν 5/1		
ε. Σάο Φραντίσκο 30/12		
δ. Κων/πολη 18/12		
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/12		
πρόσ Τραμαντάι 25/12		
πρόσ 'Ιταλία 29/12		
ε. Ριγίκα 4/1		
α. Ντάρμπαν 20/11		
ἀργεί Γιβραλτάρ		
πρόσ Σακάι 26/12		
πρόσ Κορέα 5/1		
α. Κόμπε 6/1		
στό Σάντος 22/12		
δ. Παναμά 7/12		
μεσογειακές μεταφορές		
πρόσ Σύνδεσ 7/1		
πρόσ Παναγούα 23/12		
πρόσ 'Αλεξάνδρεια 6/1		

ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	18726
ΜΙΝΗΜΟΥΣΗ	68	38168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	82	18011
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771
ΜΠΛΟΥ Α'Ι'Σ (δ.)	61	1389
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΙΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΡΕΜΟΝΤ (δ.)	75	68631
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ.	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΟΣ	70	8825
ΝΑΕΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577
ΝΑΤΑΣΙΑ	78	9773
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ III	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	18224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	18246
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	68	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39886
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΣΤΟΡ ΣΚΑ'Υ	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	58	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6183
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19182
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	58960
ΝΙΚΥ	73	14867
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΕΖΙΑ ΚΑΡΣΤΕΝ	73	14212
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ.	54	7701
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΝΗ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35784
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	68259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478

ε. 'Αμβέρσα 7/1		
πρόσ Σαγκάη 29/11		
πρόσ 'Ιαπωνία 28/12		
πρόσ Χάρβη 28/12		
ε. Καράτσι 31/12		
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 13/12		
πρόσ Αίγυπτο 6/1		
πρόσ ΗΠΑ 8/1		
πρόσ Ρότερνταμ 18/12		
πρόσ Τζέντα 31512		
πρόσ Σιγκαπούρη 4/1		
πρόσ Γιβραλτάρ 8/1		
πρόσ Βενεζουέλα 27/11		
μεσογειακές μεταφορές		
πρόσ 'Αλγερία 2/12		
πρόσ Βηρυτό 29/12		
ε. Σάλλομ 8/1		
δ. Παναμά 26/12		
πρόσ 'Ιαπωνία 29/12		
πρόσ Χόλλανδ 28/12		
α. Πειραιά 29/1		
α. Πειραιά 3/2		
ἀργεί Πειραιά		
ἐπωλήθη 'Ελληνες		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
ε. Κολομπία Ρίβερ 6/1		
α. Κορούνα 2/1		
ε. Κουνταλόρ 19/12		
δ. Κων/πολη 11/12		
πρόσ Γιβραλτάρ 29/12		
πρόσ Πόρτο Βέσμε 28/11		
πρόσ 'Ινδία 7/1		
ε. Σιγκαντίγκ 14/12		
πρόσ ΗΠΑ 3/1		
ἀργεί Κενίτρα		
ε. Μπαγκόγκ 8/12		
ε. Ντάς 'Αίλαντ 10/1		
ἀργεί Χαλκίδα		
ε. Χιόστρον 6/1		
μετ. «Τζιμλτα» (ε.)		
πρόσ Βουμά 30/12		
α. Μαμονάβ 2/12		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
ἀργεί 'Ελευσίνα		
ε. Ρουέν 17/12		
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/12		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Σιγκαπούρη 4/1		
ε. Τσίμπα 30/12		
πρόσ 'Ιταλία 31512		
στό 'Ελ Χάκλ (ἀποθήκη)		
πρόσ Κεϊχάν 3/1		
πρόσ 'Ες Σιντέρ 2/1		
πρόσ Πειραιά 2/1		
α. Φός 4/1		
α. Ν. 'Υόρκη 6/1		
α. Καζαμπλάνκα 7/1		
πρ. «Nordland»		
πρόσ Λιβύη 7/1		
α. Γένοβα 7/1		
στό 'Ιταλία 13/2		
πρόσ Κέυ Γουέστ 24/12		
ἀργεί Πειραιά		
α. 'Αυβούνο 4/1		
πρόσ Δ. 'Αφρική 20/12		
πρόσ 'Ιαπωνία 28/12		
πρόσ Τζέντα 30/12		
πρόσ Καράτσι 6/1		
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/1		
ἀργεί 'Αλεξάνδρεια		
πρόσ Σάντος 7/12		
πρόσ Τόκυο 23/12		
πρόσ Τσιμπουκ 26/11		
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/1		
ε. 'Αμβέρσα 11/1		
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/1		
πρόσ Πειραιά 18/12		
ε. Χάμπτον 25/12		
στό Λάγος 12/1		
α. Λισσαβόνα 8/1		
α. Κεηπτάουν 28/12		
α. Μαυρίκιο 5/1		
α. 'Αμβούργο 8/1		
πρόσ 'Αλεξάνδρεια 11/12		
ἐπωλήθη		
ε. Λέ Χάρβη 7/1		

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	79	10991
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1589
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1582
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΤ	70	1592
ΜΙΝΟΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825

ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	α. Άμβούργο 24/12	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 1 (δ.)	77	18325	πρός Γαλλία 3/1
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	πρός Ισραήλ 28/12
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας	ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	δ. Σουέζ 31/12
ΟΡΑΤ'ΙΟΝ	65	3034	στη Ρουέν	ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802	πρός Κριστομιάλ 23/12
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	ε. Μάντρε ντε Ντέους 6/51	ΡΕΑ	71	9025	ε. Άμβούργο 2/1
ΟΡΕΧΤ'ΙΑ	72	11946	πρός Μάουντ Μαγκάνουι 18/12	ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Καζαμπλάνκα 16/12
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20669	α. Τέμα 7/1	ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ'	70	15769	μετασκευάζεται σε έπιβατηγό
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	πρός ΗΠΑ 19/12	ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	πρός Μιζουσίμα
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	πρός Σουέμα 31/12	ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρός Καρταγένα 22/12
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (άποθήκη)	ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	πρός Καμσάρ 1/1
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967	μετ. «Thunder» (κ.)	ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	πρός Μονρόβια 24/12
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λάγος	ΡΟΥΛΑ	62	811	ε. Πειραιά 4/1
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	πρός Μπουσάν 20/12	ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	πρός Βαλπαράϊζο 3/1
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 23/12	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ	75	2144	πρός Μισουράτα 29/12
ΠΑΛΟΜΑ	69	9305	πρ. «Σίλβερ Μπαίη»	ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	έπιωλήθη άλλοδαπούς
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	δ. Παναμά 30/12	ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916	άρχει Πειραιά
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρός Βενεζουέλα 11/12	ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	έπιωλήθη	ΣΑΜΤΖΟΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Σουραμπάγια 23/12
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4460	α. Γαλαξειδί 10/2	ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505	άρχει Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	πρός Ιαπωνία 7/12	ΣΑΝ ΒΙΑ (μ.)	77	19742	ε. Βανκούβερ 21/12
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	πρός Μανασούς 4/1	ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264	πρός Λουάντα 21/12
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	άρχει Πειραιά	ΣΑΝ Π.	81	35522	πρός Βανκούβερ 21512
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	16794	ε. Γιοκοχάμα 4/1	ΣΑΝ ΤΖΟΝ	79	10600	ε. Βενετία 4/1
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	πρός Άλεξάνδρεια 18/12	ΣΑΝ ΤΖΟΝ	71	9077	ε. Χάμπτον 29/12
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	δ. Παναμά 8/1	ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	71	9084	ε. Μπέντι 14/12
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	πρός Ν. Χάβερν 6/12	ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	πρός Α. Ανατολή 14/12
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Δουκέρηκη 3/1	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646	πρός Κάντλα 29/12
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	πρός Κρήλαγκ 31/12	ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	ε. Βομβάη 29/11
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	πρ. «Viking Hawk»	ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	άρχει Λομπίτο
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	πρός Έλλάδα 28/8	ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	δ. Σουέζ 27/12
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163*	ε. Πειραιά 30/11	ΣΕΜΠΡΑ	65	11928	ε. Ντόρντρεχτ 9/1
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	πρός Ιαπωνία 27/12	ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Φιλαδέλφεια 1/1
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Όακχαμ Νέας 4/1	ΣΕΡ ΤΖΟΝ	78	10985	ε. Σάο Σεμπίτιο 30/12
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Δακάρ 15/12	ΣΕΡ ΤΖΟΝ (δ.)	76	81438	πρός Μπιτζάγια 30/12
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Σάο Σεμπίτιο 6/1	ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρός Λονδίνο 21/12
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Τσιτακόγκ 7/1	ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47869	άρχει Πειραιά
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	πρ. «Bun Mi»	ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427	πρός Άλγέρι 11/1
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Τζέντα 21/10	ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	πρός Άλεξάνδρεια 31512
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Φατέχ 31/12	ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	ε. Ρότερνταμ 10/1
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	άρχει Πειραιά	ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793	πρ. «Procrest»
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	άρχει Πειραιά	ΣΗ ΤΑ'ΙΓΚΕΡ	71	13631	πρός Κοσσιούγκ 24/12
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	ε. Θεσσαλονίκη 18/12	ΣΗΓΚΛΟΥΡ (δ.)	74	17724	α. Ν. Όρλεάν
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	άρχει Βενετία	ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	άρχει Χαλκίδα
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	πρός Μπρίντνι 29/12	ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704	
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Γ'όβια 9/12	ΣΙΔΩΝ	66	2202	
ΠΕΛΛΑ	71	1594	έπιωλήθη Έλληνες	ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	πρός Τρίπολη 29/12
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές	ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΕ	76	11866	πρός Λάγος 24/12
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Πειραιά 1/1	ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272	πρός Λός Άντζελες 30/12
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914	πρός Μισισσιππί 27/12	ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	πρ. Βηρυττό 7/1
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	πρ. Ν. Όρλεάν 2/1	ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	πρός Άλεξάνδρεια 5/12
ΠΕΡΑ ΜΠΑΙ'Υ'	71	9623	άρχει Έλευσίνα	ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981	πρ. Λά Γκούρα 13/12
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	άρχει Τσιτακούγκ	ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	πρ. Σκίλντα 12/12
ΠΕΤΡΑ	76	23149	πρ. Μπαχαλίν 27/12	ΣΙΜΟΥΝ	71	9093	δ. Επτάνησα 24/12
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	πρ. Τζέντα 22/12	ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	πρ. Καλαμάτα 2/1	ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511	πρ. Τζάκσονβιλ 3/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 22/12	ΣΚΑΠ'ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	α. Πειραιά 26/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	πρ. Βρέμη 5/12	ΣΚΑΠ'ΛΕ'Ι'Κ	53	4899	άρχει Χαλκίδα
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	πρ. Ρομπέχ 30/12	ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166	α. Νταλίν 2/12
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζέντας	ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15384	ε. Σαβόνα 7/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά	ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρ. Μάρα ελ Μπρέγκα
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά	ΣΠΑΡΤΟ	81	30834	ε. Πειραιά 4/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζέντας	ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	πρ. Μπορντό 10/1
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζέντας	ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρ. Ρότερνταμ 22/12
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	πρ. Γένμα 3/1	ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	πρ. Ντάρ ες Σαλάμα 3/1
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	πρ. Αίγυπτο 4/1	ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701	πρ. Κίνα 7/1
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	άρχει Ρίβερ Φάιλ	ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	πρ. Ρότερνταμ 3/1
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	στο Ρίο Ίνβερφο 9/1	ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942	πρ. «Γλυφάδα»
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	πρ. Βενεζουέλα 4/1	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403	ε. Ριγέκα 29/12
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	έψωσε παναμαϊκή	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΣΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	38094	πρ. Κωνσταντία 20/12
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	ε. Χοντίντα 5/12	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510	πρ. Δανία 29/12
ΠΗΛΑΡΟΣ	63	10617	άρχει Γαλαξειδί	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334	πρ. Μπαγκκόγκ 19/12
ΠΗΛΟΣ	81	15825	α. Μομπί 24/12				
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	πρ. Νταβάο 21/12	ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876	πρ. Ρότερνταμ 4/1
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπίτο	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	πρ. Ούλσάν 29/12
ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	πρ. Κόμπε 22/12	ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	στο Μπαντόρ Άμπας 3/1
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Γιοκοχάμα 7/1	ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892	πρ. Νταλίν 16/12
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	πρ. Λάγος 5/1	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584	α. Πόρτ Χάρκωτ 24/12
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365	πρ. ΗΠΑ 30/12	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810	α. Φουτζέιρα 15/12
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	ε. Βέρα Κρούζ 22/12	ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678	άρχει Πειραιά
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961	άρχει Γαλαξειδί	ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432	μετ. «Dignity» (κ.)
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Ν. Όρλεάν 2/1	ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	60	2517	στο Σουέζ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρ. Κόρπους Κρίστι 31/12	ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	έπιωλήθη
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	δ. Παναμά 25/12	ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρ. Αίγυπτο 31/10	ΣΥΡΑ	77	16380	πρ. Ρότερνταμ 6/1
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Παράνγυα 6/1				πρ. Θεσσαλονίκη 7/12
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	ε. Τσουρούγκα 21512	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260	στο Γκουαγιακούιλ
ΠΟΡΟΣ	81	13598	πρ. Μίνα Καμπούς 9/1	ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422	πρ. Περσικό 8/1
ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10520	πρ. Κήλαγκ 26/12	ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525	α. Ν. Όρλεάν 30/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Πειραιά	ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	ε. Μαμονά 22/12	ΤΑΟΥΦΑΧΟΥ	76	11768	πρ. Μπαγκκόγκ 22/12
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	πρ. Ν. Όρλεάν 28/11	ΤΑΡΕΚ	53	4097	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στο Σουέζ (άποθήκη)	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400	έπιωλήθη Έλληνες
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	άρχει Πειραιά	ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562	ε. Ικόνιο 6/12
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	πρ. Μεξικό 22/12	ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369	ε. Κολόμπο 7/1
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	72	8016	πρ. Πόρτ Έλ(αμπεθ 14/12				
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	πρ. Μποουγκκάς 20/12				
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Ρά Τανούρα 31/12				
ΠΥΛΟΣ	81	13800	πρ. Μπανάουμπου 5/1				
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	δ. Παναμά 6/1				
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	στο Ικόνιο 30/12				

TATIANA A.	75	14785
TAYROS (δ.)	77	18707
TAYROS	73	17646
TETIEN	85	25000
TZAKY	84	35209
TZANIS A.	68	14569
TZANTE MPAIY	72	9081
TZE'INT	74	8915
TZE'INT II	80	9100
TZE'INT III	80	9100
TZINI II	69	16229
TZOYLIA A.	68	14569
TZOYSSAPA (δ.)	63	9143

TZQN	71	13857
TZQN K.	78	15364
TZQN MIHALOS	70	9074
TZOPTZ	79	14100
TZOPTZ	65	4323
TZOPTZ A.	75	14786
TZOPTINA	77	11348

THNOS	68	8825
TIGRIS (μ.)	73	67904
TINA (δ.)	76	163810
TITAN (δ.)	71	51281
TITIKA XALKOYSH	77	9437
TOLMHROS (δ.)	69	53829
TONY	62	6246
TON XIA	78	19211
TOEOTHIS	74	19166
TOEOTHIS	71	9082
TOPIAZ	85	28000
TPA'NTENT BENTSIOPY	84	17210
TPA'NTENT MARINER	84	17210
PRE'NTGOY'INT	81	16500
TREMPIZONT	70	48501
TREZOYR A'ILANT	74	13639
TROPKANANA	69	1580
TSEPPY	76	13663
TSEPPY FLAOYER	77	13663
TZILAY	73	6680

TYXH	70	10886
YBONNH	68	13858
YDPOXOS	75	19166
YPERION	64	2167
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	64	1295

ΦΑΝΗ ANNA	76	11049
ΦΑΝΤΑΣΥ A. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ A. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ A. (δ.)	84	31411

πρός Πόρτ Σουδάν 12/12
πρός Σιγκαπούρη 2/1
α. Λός 'Αντζελες 22/12
πρός ΗΠΑ 14/12
πρός 'Ινδία 5/1
άρχει Πειραιά
στών Πειραιά 10/1
ε. Πόρτ Σαϊδ 25/12
ε. 'Εμδεν 6/1
πρός Ρόττερνταμ 20/12
ε. Λά Παλις 7/1
διάλυση Κασσιούγκ
α. Σαλβαδόρ 12/11

στό Μπαντάρ 'Αμπάς
α. Χιούστον 13/12
α. Τζακάρτα 24/12
επωλήθη
άρχει 'Ελευσίνα
άρχει Λ. Τσάρλς
πρός 'Αμπιτζάν 21/12

άρχει Πειραιά
ε. Μορμουγκάο 5/1
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 8/11
στό Γκιζάν (αποθήκη)
ε. 'Αλγέρι 13/5
α. Σιγκαπούρη 20/10
πρός Πειραιά 4/1
α. Μανίλα 19/12
πρός Μπουσάν 4/1
άρχει Πειραιά
πρός Πόρτ Κέμπλα 8/1
ε. Σεπεσίμα 15/12
πρός Πρόβιντενς 8/1
α. Ν. 'Ορλεάντ 25/12
πρός Ν. 'Υόρκη 24/11
ε. Σάντος 23/9
α. Λός Πάλλας 8/1
πρός Σ. Τζών 27/12
πρός Ζημπράγκ 20/12
στών Πειραιά 11/12

πρός Καράτσι 25/12
δ. Παναμά 4/1
πρός Ταϊβάν 19/12
ε. Πειραιά 8/1
άρχει Χαλκίδα
ε. Τσανγκλίν 13/12
μεσογειακές μεταφορές
άρχει Πειραιά

πρός ΗΠΑ 20/12
πρός 'Αρούμα 6/12
α. Κάργκ 6/10
δ. Σουέζ 9/11
πρός Πόρτ Κέλαγκ 7/1

ΦΕΛΟΣΙΠ A. (δ.)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ A. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283

ΦΙΝΕΣ A. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ A. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ANTPIEN	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'ΛΛΙΑΜΣ.	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ A. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΟΡΑ-Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΣ (δ.)	75	76142
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ A. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ.	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ A. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ A.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ A. (δ.)	75	146309
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΝΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680

ΦΩΤΕΙΝΗ A.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

πρός Περαικό 28/12
πρός Βανκούβερ 2/1
πρός Κίνα 7/1
πρός Ρόττερνταμ 6/1
ε. Σάο Φρανσίσκο 31/12
α. Γιβραλτάρ 15/12
ε. 'Αμβέρσα 6/1
πρός Σαουδική 'Αραβία 5/1
α. Ρός Σουκχέιρ 29/12
πρός Μόι Ράνα 8/1

α. Φιλαδέλφεια 28/12
πρός Χάμπτον 1/1
ε. Πειραιά 8/12
στη Ν. 'Υόρκη (αποθήκη)
ε. Σαβόνα 28/12
ε. Μπάρ 3/1
άρχει Πειραιά
πρός Περαικό 11/10
ε. Γιβραλτάρ 6/1
πρός Χιούστον 5/1
πρός Σ. 'Αραβία 17/12
πρός 'Αλεξάνδρεια 19/12
πρός 'Ακαμά 23/12
ε. Νιούπορτ 3/1
στό Χώρ αλ Ζουμπάιρ
πρός Τσάρλεστον 19/10
πρός Σιγκαπούρη 14/9
ε. Μομπάσσα 65/1
πρός Ταϊβάν 7/1
πρός Κάντα 8/1
ε. Πειραιά 24/12
πρός Καζαμπλάνκα 23/12
πρός 'Ιαπωνία 25/12
α. Πειραιά 21/1
πρός Μομπάσσα 5/1
πρός 'Αντεν 8/1

ε. Βανκούβερ 3/1
α. Πειραιά 27/12
πρός Σιγκαπούρη 29/12
πρός Ρίτσαρντς Μπαίη 4/12
δ. Παναμά 26/12
α. Πειραιά 23/1
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 23/12
στην Παρανάγουα 16/12
πρός 'Ικόνιο 29/12
ε. 'Αμβούργο 8/1
α. Κολόμπο 27/12
ε. Τζέντα 30/12
α. Κολόμπο 27/12
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
ε. Ν. 'Ορλεάντ 7/1
μεσογειακές μεταφορές
ε. Φουτζέιρα 15/5
μεσογειακές μεταφορές
πρός Ροστόκ 28/12
ναυπηγ. Ταϊμόν
άρχει Χαλκίδα



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

* ITT 42018 EL GRECO PN



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
M = Μάτας
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. = μετονομάσθηκε σέ ...
* = άνασφάλιστο στό ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
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 ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΣΠΕΡΣ (κ.)	69	8328
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΪΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051

α. Μπλιμπό 12/2	
ε. Ειγκάγκ 8/2	
α. Μάντρε ντέ Ντέους 7/2	
ε. Άγκρα ντές Ρέις 11/2	
ε. Πειραιά 15/2	
α. Ταϊτσούγκ 24/5	
στο Κομώ Μπαίη 26/1	
ε. Τοιμπότε 17/1	
ε. Μπεντί 14/1	
δ. Παναμά 8/2	
α. Ύμουίντεν 6/2	
ε. Ρίο Ίανέιζο 3/2	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Καουσιούγκ 31/1	
άργει Ν. Όρλεάνη	
α. Κάντα 13/2	
α. Σουάνοκ Μπαίη 8/2	
πρ. «Πρωτόμαχος»	
πρός Δουνκέρκη 8/2	
στον Πειραιά 12/2	
άργει Πειραιά	
πρ. «Brisbane Trader»	
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 15/2	
δ. Κων/πολη 7/2	
α. Άντεν 7/2	

α. Μπαχραϊν 17/2	
ε. Φουτζέιρα 5/2	
ε. Μπαχραϊν 18/2	
πρός Όδησσό 25/1	
δ. Π. Σαΐδ 16/2	
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 6/2	
πρός Άλγερία 27/1	
ε. Κουιντέν 7/2	
πρός Τζέντα 12/2	

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΞΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΣΠΕΡΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4817
ΑΝΙΤΟ	80	30507
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΠΕΛΛΑ ΤΟΥ (κ.)	76	19451
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14789
ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΑ (δ.κ.)	72	120787
ΑΝΤΖΕΛ (δ.κ.)	71	115871
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5888
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164

α. Τερνέστη 9/2	
δ. Παναμά 18/1	
ε. Μπαντίρμα 29/1	
ε. Βόλο 12/1	
α. Βομβάη 13/1	
α. Μορμουγκάο 29/1	
πρός Ταϊβάν 30512	
πρός Ειγκάγκ 24/1	
άργει Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 15/12	
στο Κολόμπο 18/2	
πρός Συμαλία 2/2	
έπωληθή	
πρός Σαβόνα 12/2	
ε. Σάντος 8/2	
πρός Σινγκαπούρη 13/2	
πρός Άλεξάνδρεια 16/1	
πρός Άλεξάνδρεια 23/12	
διάλυση Φορμόζα	
στη Φουτζέιρα 2/1	
στο Ντουμπάι 14/1	
πρός Γιβραλτάρ 20/1	
ε. Ν. Όρλεάνη 15/2	
ε. Κρόφτον 15/2	
στο Σουέζ	
πρός Ίνδια 22/1	
δ. Σουέζ 22/1	
δ. Γιβραλτάρ 16/2	
ε. Πειραιά 15/2	
δ. Κων/πολη 6/2	
πρ. «World Power»	
πρός Ν. Ύόρκη 8/2	
ε. Ν. Όρλεάνη 15/2	

ΑΪΛΑ	72	16235
ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΪΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΪΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	1133
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9888
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14785
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (κ.)	74	20715
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΕΥ II (κ.)	65	1219
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584
ΑΜΑΖΟΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713

πρός Τζέντα 11/2	
πρός Κάντα 31/1	
πρός «Γκόλντεν Φλάγκ»	
στο Ταμπίκο	
ε. Σάντος 27/1	
άργει Πειραιά	
άργει Πειραιά	
πρός Άρούμπα 3/1	
α. Σινγκαπούρη 10/2	
α. Βανκούβερ 9/2	
δ. Π. Σαΐδ 9/2	
πρός Σινγκαπούρη 2/2	
πρός Ν. Όρλεάνη 1/2	
ε. Ρόττερνταμ 12/2	
α. Όζακα 5/2	
δ. Γιβραλτάρ 10/2	
άργει Έλκεσίνα	
α. Σάλλομ Βόε 12/12	
ε. Γδύνια 14/2	
πρός «Φόρτ»	
α. Λός Πάλαμας 8/2	
πρός Ίνδα 2/2	
πρός Όζακα 29/1	
στην Πάτρα 27/1	
πρ. «Κύνθος»	
στο Σάντος 3/2	

πρός Μπρασανμπάτελ 17/2	
πρός Μαϊάμι 15/1	
πρός Βάρνα 3/2	
α. Λός Άντζελες 3/1	
α. Φός 29/1	
ε. Φλάσσινγκ 28/1	
πρός Γκαρούπα 1/2	
πρ. «Βανγκουαριντ»	

δ. Π. Σαΐδ 17/2	
ε. Πειραιά 13/2	
ε. Κων/πολη 29/1	
α. Φουτζέιρα 16/2	
πρός Βενγκάκη 23/1	
πρός Άζόρες 9/2	
ε. Βενγκάκη 23/1	
α. Ντάρμπαν 15/1	
έπωληθή άλλοδαπούς	
έπωληθή άλλοδαπούς	
πρός Γουέλιαντον 11/2	
πρ. «Άρχόντισσα»	
ε. Π. Μάδρας 27/1	

ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΘΗ (κ.)	65	11334
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669
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
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΕΡΙΣ (Μπχ.)	81	34447
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ (π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ε. Μασσάουα 16/2	
πρός Άνναμπα 26/1	
πρός Τουρκία 9/2	
α. Φουτζέιρα 16/2	
πρός Ίκονιο 14/2	
διάλυση Ίνδια	
α. Λίβερπουλ 15/2	
ε. Ρεσίφ 6/2	
διάλυση Ίνδια	
πρός Σάο Σεμπαστιάο 13/1	
άργει Πειραιά	
πρός Ντουάλα 14/1	
ε. Ντακάρ 9/2	
ε. Σάρζα 14/2	
πρός Γιουγκοσλαβία 12/2	
πρός Μπαντίρ Άμπας 14/2	
α. Κολόμπο 9/2	
πρός Ταϊβάν 18/1	
α. Σάντος 20/1	
α. Ματάντι 21/11	
πρός Κολόμπο 7/2	
ε. Χουάγκκον 5/2	
πρ. «M. Powell»	
άργει Πειραιά	
α. Μπωμόντ 5/2	
πρός Μαϊήλ Άιλαντ 25/12	
πρός Ίνδονησία 31512	
στον Πειραιά 25/2586	
δ. Κων/πολη 3/2	
ε. Πειραιά 12/12	
άργει Πειραιά	
ε. Βομβάη 12/2	

ΒΑΜΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΣΙΛΗΣ Δ. (κ.)	77	3.827
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915

πρός Σμύρνη 28/1	
πρός ΗΠΑ 2/1	
μετ. «Lama» (κ.)	
α. Σινγκαπούρη 1/2	
ε. Σαγκάη 3/2	
α. Χιούστον 8/2	
στο Κόργκ 29/12	
α. Σασέμπο 13/2	
α. Πόρτ Κεγκάκ 12/2	
α. Ν. Όρλεάνη 12/2	
ε. Βομβάη 7/2	
πρός Πόρτο Καμπέλλο 30/1	
πρός Ντουμπάι 22/1	
δ. Κων/πολη 5/1	
ε. Κοπεγχάγη 15/2	

ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΟΝ Ι (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	82	4764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.π.)	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μηχ.)	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΝΤ	65	1222
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤ'ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ. (κ.)	69	9481
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	66	19419
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΡΑ (Ονδ.)	67	6842
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (κ.)	70	23597
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛ ΣΟΛ (Ονδ.)	66	14852
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	1069
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467
ΕΛΙΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΑΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.)	72	16207
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (κ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ I (π.)	74	13687
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247

ε. Μπουεναβεντούρα 28/12
 στον Πειραιά
 στη Μομπάσα (άποθήκη)
 ε. Π. Σαΐδ 9/2
 ε. Βομβή 27/1
 ε. Σιγκαπούρη 8/2
 ε. Σουέζ 15/2
 ε. Βελγική αλλοδαπούς
 προς Γιβραλτάρ 23/1
 προς Σμύρνη 31/512
 α. Ν. Όρλεάν 5/2
 ε. Βηρυτό 20/1
 ε. Πόρτ Όκχα 3/2
 ε. Κων/πολη 9/2
 ε. Νάπολη 16/2
 δ. Π. Σαΐδ 8/2
 ε. Νάπολη 13/2
 πρ. «Amal Two»
 α. Σουέζ 9/2
 δ. Σουέζ 16/2
 στο Ντάρμπαϊν 14/2
 υπέστειλε πανομαϊκή
 ε. Φουτζέιρα 9/12
 ε. Πλύμουθ 12/2
 ε. Βενετία 5/2
 ε. Καρατάι 6/2
 α. Ν. Όρλεάν 12/2
 ε. Βελγική αλλοδαπούς
 προς Λιβύη 29/1
 α. Π. Κορτέζ 3/2
 προς Ν. Κορέα 19/1
 προς Τουρκία 28/1
 υπέστειλε ελληνική
 α. Βεράκρουζ 25/1

α. Χιούστον 24/12
 ε. Πόρτ Σουδάν 16/12
 δ. Παναμά 15/2
 α. Ραβέννα 28/1
 ε. Μομπάσα 3/2
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 ε. Τζέντα 15/2
 ε. Τακόμα 11/2
 στο Σάντος 5/2
 στη Σιγκαπούρη 4/2
 α. Τζέντα 10/2
 α. Λέγκχορν 10/2
 ε. Σάο Φραντίσκο 11/2
 προς Καμπίρ 17/1
 δ. Παναμά 4/1
 προς Ρας Τανούρα 22/2
 προς Γιβραλτάρ 16/2
 προς Ούμπε 8/1
 α. Σιγκαπούρη 14/2
 ε. Μίνα αλ Φαχάλ 25/1
 ε. Πειραιά 11/2
 α. Σάφι 28/1
 ε. Γάνδη 8/2
 ε. Ρίο Ίανέιρο 7/2
 άργει Χαλκίδα
 α. Σιμίζου 5/2
 α. Γιούρπουριτ 16/2
 δ. Παναμά 5/2
 α. Καργουάρ 29/1
 α. Έλντ 13/2
 προς Σουρί 6/2
 διάλυση Ν. Κορέα
 άργει Πειραιά
 α. Τραμάντι 7/2
 υπέστειλε ελληνική
 προς Γαλλία 17/1

στο Ντάρμπαϊν 16/2
 προς Κίνα 16/2
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Βαλτιμόρη 8/1
 άργει Πειραιά
 δ. Σουέζ 17/2
 α. Αύγουστα 12/2
 δ. Παναμά 6/2
 α. Κάρντιφ 11/2
 προς Σιγκαπούρη 25/12
 ε. Γένοβα 10/2
 μετ. «Ατλάντικ Πράιντ» (Α.)
 ε. Κολόμπο 11/2
 δ. Κων/πολη 7/2
 προς Σκάπα Φλόου 17/2
 α. Κορούνα 28/1
 προς Νιγηρία 30/1
 προς Φιλαδέλφεια 6/2
 α. Κεμπέκ 6/2
 α. Τέμα 14/2
 α. Δακάρ 13/1
 α. Σιγκαπούρη 16/2
 προς Κίνα 25/1
 στο Κολόμπο 18/2
 στο Χορμούζ 1/8
 α. Τζέντα 13/2
 ύψωση σημ. Μπαχάμας
 α. Ναγκόνια 3/2
 ε. Λά Γκούερα 21/1
 προς Χοντζίνα 19/1
 α. Φουτζέιρα 11/2

ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΟ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (π.)	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΣΤΟΡΙΑ (π.)	69	9162
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ (π.)	76	11321
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360

ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΗΒΗ*	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΝ	75	12969
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ. (κ.)	72	22866
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΑΣΩΝ Σ. (π.)	71	41961
ΙΑΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995
ΙΟΝΙΑΝ ΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ)*	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)*	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*	58	3993
ΙΟΣ (π.)	70	3971
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (Α.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (δ.κ.)	68	14948
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΟΥ (κ.)	72	17399
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΛΥΩΝ (δ.κ.)	68	35450
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	11716
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙ (κ.)	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ (κ.)	74	17135

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΟΡ (π.)	73	21754
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΤΥ	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Αιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΜΟΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756

προς Κωνσταντίν 27/1
 α. Καρατάι 17/2
 α. Άλγκεκίρας 2/2
 προς Άλεξάνδρεια 10/2
 δ. Σουέζ 12/2
 ε. Π. Καμπέλλο 26/11
 πρ. «Αλίκιαμπος»
 α. Ρίο Ίανέιρο 7/2
 α. Βαλέντσια 23/1
 δ. Παναμά 5/2
 προς Τοκοπίλα 20/1
 προς Ν. Υόρκη 5/2
 μετ. «Vigor» (κ.)
 προς ΗΠΑ 9/2
 προς Παναμά 28/1
 ε. Τάραντα 14/2
 προς Λάγος 7/2
 α. Ν. Όρλεάν 4/2
 δ. Σουέζ 17/2
 προς Γιβραλτάρ 11/2
 ε. Χοντζίνα 26/1
 προς Γιβραλτάρ 17/1

α. Βίγκο 7/2
 προς Περισκό 8/1
 α. Ζουέμα Τέρμιναλ 11/1
 πρ. «Jahre Trader»
 στη Σαφάγκια (άποθήκη)
 α. Γιούρπουριτ 2/1
 α. Σ. Φραντίσκο 10/2
 δ. Κων/πολη 26/1
 προς Μπαγκόνκ 20/12
 προς Ν. Αφρική 6/2
 ε. Κων/πολη 4/2
 στον Πειραιά 12/2
 προς Λατόκια 22/1
 ε. Χόγκ Κόγκ 22/11
 ε. Ν. Όρλεάν 12/2
 στη Βασώρα
 προς Ν. Κορέα 18/1
 άργει Άγ. Δομνίκο
 α. Άλγκεκίρας 3/2
 α. Υμουίντεν 16/2
 α. Άμστερνταμ 7/2
 ε. Ρεσίφ 13/12
 μετ. «Sofia N.» (π.)
 προς Σαλέρνο 21/1
 α. Ρότερνταμ 18/2
 α. Πειραιά 13/2
 δ. Κων/πολη 5/2
 πρ. «Panamax Jupiter»
 α. Πόρτ ντε Μπούκ 22/1
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 μετ. «Regulus Star»
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 α. Ν. Όρλεάν 14/2
 α. Παρανάγουα 21/12

ε. Βελγική αλλοδαπούς
 δ. Δαρδανέλλια 26/1
 προς Γκάβρεστον 24/11
 ε. Βελγική αλλοδαπούς
 α. Νάπολη 31/1
 μετ. «Olema» (κ.)
 ε. Λέγκχορν 11/2
 ε. Πειραιά 9/2
 δ. Γιβραλτάρ 17/2
 δ. Κων/πολη 23/1
 α. Χιούστον 9/2
 α. Βανκούβερ 13/2
 α. Σαλβαντόρ 27/1
 α. Πειραιά 16/2
 α. Ντάρμπαϊν 37/2
 στη Μπάγια
 α. Σαβόνα 26/1
 α. Σάρζα 21/1
 α. Ντεμπαράρα 10/2

ε. Ν. Όρλεάν 10/2
 μετ. «Ωρόρα» (Μ.)
 ε. Βιτόρια 31/51
 α. Φουτζέιρα 1/2
 άργει Σαουδική Άραβία
 ε. Βελγική αλλοδαπούς
 ε. Οσκαράς 14/2
 δ. Σουέζ 12/2
 ε. Τσίμα 13/2
 δ. Σουέζ 13/2
 δ. Σουέζ 3/2
 υπέστειλε ελληνική
 δ. Παναμά 16/2
 μετ. «Marshall» (κ.)
 α. Άμβέρσα 14/2
 υπέστειλε ελληνική
 α. Σχέζον 6/2
 ε. Ίλντο 9/2
 ε. Άντονι 9/2
 δ. Σουέζ 30/12
 α. Ντάρμπαϊν 23/1
 ε. Γκουανιάμας 2/2

ΚΛΕΙΩ (δ.κ.).	68	40626
ΚΛΙΒΙΑ (κ.).	74	20712
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.).	70	2913
ΚΟΝΚΟΡΝΤ (κ.).	71	19691
ΚΟΝΠΟΛΙΣ.	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.).	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.).	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.).	68	54540
ΚΡΙΣΣΑ (π.).	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.).	68	15809
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.).	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.).	68	1599
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).	75	17875
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ (κ.).	71	13443
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.κ.).	63	25272
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V (κ.).	73	20328
ΚΩΣΤΑΣ Χ (Μ.).	70	9981

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.).	74	65068
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.).	75	115042
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.).	71	13166
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.).	80	16650
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.).	78	10698
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.).	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.).	65	1600
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.).	68	22244
ΛΑΣΣΙΑ (κ.).	78	23966
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.).	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.κ.).	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II	74	18700
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.).	72	10194
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.κ.).	74	52830
ΛΕΥΚΑΣ (κ.).	65	2435
ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	73	3717
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	19373
ΛΗΤΩ II (π.).	72	6106
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.).	69	17872
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ Α. (π.).	68	9079
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.).	74	8931
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).	74	3256
ΛΙΤΣΑ ΝΙΚΟΣ (δ.π.).	61	21894
ΛΟΤΟΥΣ (κ.).	74	6017
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.).	69	93547
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ.	75	34745
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.).	76	8731
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.).	71	8648
ΜΑΝΙΣ II (κ.).	68	25120
ΜΑΝΟΣ (π.).	76	12498

ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.).	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.).	63	36634
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.).	64	1096
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.).	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.).	69	37614
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.).	76	10108
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΥΝΑ (κ.).	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.).	65	13512
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.).	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.).	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.).	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.).	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).	70	18628
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.).	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.).	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.).	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.).	73	72336
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.).	69	16229
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.).	69	10708
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.).	76	21372
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.).	72	71491
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.).	71	16623
ΜΕΑΤΕΜΙ (δ.).	76	24412
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.).	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.).	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.).	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.).	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.).	70	10490
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.).	66	71337
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.).	66	10715
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.).	75	12498
ΜΙΛΕΝΑΚΙ (Μ.).	70	15345
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΜΗ Κ. (κ.).	70	3201
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.).	70	1781

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.).	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.).	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.).	74	39050
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.).	70	8870
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ.	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ'Υ (δ.).	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.).	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.).	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.).	73	9859
ΜΠΑΣΜΑ (π.).	76	20480
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.).	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.).	80	14397
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.).	68	8370

α. Φός 14/1	
α. Ν. Όρλεάνη 9/2	
άρχει Πειραιά	
διάλυση Κίνα	
α. Μόρεχεντ Σίτυ 9/2	
α. Καζαμπλάνκα 6/2	
άρχει Πειραιά	
ε. Σιγκαπούρη 17/2	
α. Όκλαντ 16/2	
ε. Ν. Πάουερ 15/2	
δ. Κων/πολη 10/2	
α. Λάς Πάλμας 29/12	
ε. Λιανουγκάγκ 21/1	
α. Άμβούργο 12/2	
ε. Βενετία 9/2	
α. Ζίρκον Άιλαντ 9/2	
α. Νταμά 6/2	
στό Ρίο Άνιέρο 14/2	
πρ. «Friendly Ranger»	
πρός Ταϊβάν 30/10	
α. Θεσσαλονίκη 5/1	

α. Φιλαδέλφεια 14/2	
στόν Περισκό 3/2	
δ. Κων/πολη 3/1	
α. Σιγκαπούρη 12/2	
α. Ήοι Λόντον 2/2	
δ. Σουέζ 6/2	
α. Ντάρμπαϊν 6/2	
ε. Πειραιά 3/2	
α. Νόρτενχαμ 13/2	
πρός Άποινία 19/2	
πρός Τζακάρα 2/11	
πρός Περισκό 26/12	
ε. Πειραιά 13/2	
α. Πειραιά 14/2	
α. Γένοβα 31/1	
ε. Πειραιά 24/8	
α. Σιγκαπούρη 2/2	
πρ. «Τηθύς»	
πρός Κοινοχρυσόκιντο 30/12	
πρός Άσσάμ 10/2	
πρ. «Nikkei Maru No 3»	
δ. Ντόβερ 11/2	
ε. Χουάγκου 952	
α. Λάς Πάλμας 14/2	
ε. Φουτζέιρα 1951	
ε. Ροβέννα 14/2	
στό Λαράκ Άιλαντ 3/12	
α. Πόρτ Άντζελες 10/2	
πρ. «Telfair Pioneer»	
ε. Γάνδη 1/2	
άρχει Ρίβερ Φώλ	
ε. Άκαμα 16/1	

ε. Ρίο Άνιέρο 3151	
ε. Μπορντό 11/2	
ε. Ρίο Άνιέρο 11/2	
πρ. «Άνκο»	
α. Άμβούργο 13/2	
α. Χόγκ Κόγκ 17/1	
α. Πόρτ οφ Σπαίρν 15/2	
υπόδειξη ελληνική	
ε. Γένοβα 14/2	
δ. Π. Σαΐδ 9/2	
α. Πειραιά 10/2	
α. Γιούροπουρτ 31/1	
ε. Σάντος 24/1	
ε. Μπικέρτα 13/2	
ε. Σουέζ 17/2	
ε. Φουτζέιρα 26/11	
α. Λέ Χάβρη 13/1	
α. Γένοβα 15/2	
α. Ροζάριο 10/2	
ε. Χότι Μίνχ Σίτυ 13/11	
δ. Κων/πολη 27/1	
ε. Φουτζέιρα 13/2	
δ. Κων/πολη 29/1	
α. Γουλιμγκτον 4/2	
α. Φός 11/2	
ε. Σάντος 10/2	
α. Ρουέν 18/1	
α. Παραντόγου 29/1	
α. Σιγκαπούρη 7/1	
ε. Ρεσίφ 7/2	
στό Μπόνου (άποθήκη)	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 13/2	
ύψωση ελληνική	
έπωληση	
πρ. «Δήμητρα Γκλόρυ»	
α. Ν. Όρλεάνη 25/10	

ε. Καρατί 9/2 *	
ε. Σαΐδ 12/1	
α. Σακάντε 23/1	
ε. Πειραιά 8/2	
α. Σ. Τζόν 9/2	
α. Κρίστομαλ 6/2	
μεταφορές Ίνδονησίας	
ε. Άσντον 6/2	
δ. Κων/πολη 16/1	
ε. Χάμπτον 4/2	
α. Ντάρμπαϊν 14/2	
άρχει Πειραιά	
α. Ίντσον 4/2	
α. Τάμπα 23/1	

ΜΠΕΛΛΟ (βρ.).	65	11541
ΜΠΕΛΣΤΑΡ (δ.π.).	65	31292
ΜΠΗΛΙΦ (π.).	71	9361
ΜΠΟΥΤΥ Ε. (κ.).	68	16161
ΜΠΛΟΥΓΟΥΤΕΡ (δ.π.).	67	53226
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.).	71	13867
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ'Υ (Λιβ.).	73	31861
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.).	75	13036
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝ (δ.κ.).	72	17980
ΜΠΡΗΚ (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

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.).	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.).	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Τ'Α (κ.).	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΩ Κ. (κ.).	66	1477
ΝΑΞΟΣ (δ.κ.).	69	1971
ΝΕΔΙ (δ.π.).	65	35324
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.).	74	39018
ΝΕΡΑΤ'ΔΑ (δ.κ.).	72	50997
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.).	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.).	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.).	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.).	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.).	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.).	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.).	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.).	68	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.).	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.).	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.).	69	5998
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.).	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.).	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.).	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.).	69	10363
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΟΥΝ (κ.).	71	8516
ΝΟΜΠΑ ΕΒΕΛΥΣ	70	15138
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΑΝΣΕΡ (δ.π.).	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Μ.).	67	9844
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.).	73	75049
ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (δ.κ.).	67	40675
ΝΤΑΡΤ (κ.).	72	9953
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.).	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.).	72	9440
ΝΤΙΜΑΝ (κ.).	76	22297
ΝΤΙΝΟΣ (κ.).	67	11056
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.).	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.).	73	17355
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.).	74	5932

ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.).	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.).	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.).	64	19140
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.).	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.).	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.).	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.).	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.).	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ (π.).	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.).	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.).	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.).	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.).	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.).	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.).	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.).	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.).	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.).	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.).	62	2606
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.).	67	1395
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.).	71	16815
ΟΡΑ'Τ'ΟΝ	73	18958
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.).	75	6617
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.).	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ	76	11477
(Φιλ.).	76	37784
ΟΡΑΝΤΟ	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.).	75	59639
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.).	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.).	71	13208
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.).	77	36247
ΟΣΤΡΙΑ	75	176009
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.).	74	13852
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.).	84	38259
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.).	72	55878
ΟΧΑ'Τ'Ο (δ.π.).	74	9712
ΠΑΛΜ'ΟΝΗΡ (π.).	67	19541
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.).	66	22617
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Βρ.).	69	9182
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Βρ.).	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΑ (Ονδ.).	82	35380
ΠΑΝΘΗΡ (π.).	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	72	11185
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.).	72	11185

άργεί Άστακό
 α. Τζέντα 7/8
 ε. Βισακαπάντα 18/2
 στην Παρανάγουα 16/1
 δ. Σκώ 2/2
 ε. Μπράλεττα 9/2
 στο Άμπιτζάν 13/2
 προς Κωνσταντία 25/12
 α. Σιγκαπούρη 18/1
 α. Πειραιά 14/2
 στο Μπουσίρ
 α. Σαβόνα 12/1
 ε. Τσιτακόγκ 16/1
 ε. Ρίο Άνιέρο 1/2
 διάλυση Φορμόζα
 δ. Π. Σαΐδ 15/2
 α. Μπότγουντ 17/2 ↑

α. Ντάρμπαϊν 8/2 *
 ε. Κακούτα 11/2
 ε. Ρόττερνταμ 10/2
 ε. Μομπάσσα 9/23
 α. Άδελαΐδα 30/1
 μεσογειακές μεταφορές
 α. Λά Γκουλέτ 14/2
 μεταφορές Έρουθράς
 α. Τρίπολη 4/1
 α. Μελάι 8/1
 ε. Άμβέρσα 6/2
 προς Νταλίν 21512
 προς Ρόττερνταμ 11/2
 ε. Ά. Γερμανία 12/2
 προς Αϊγυπτο 13/2
 προς Ίρλανδία 13/2
 α. Σεύχελλες 10/2
 α. Δουνκέρκη 3/2
 α. Μομπιλ 4/2
 α. Κάγκλιαν 10/2
 πρ. «Μενέλαος Θ.»
 άγορά από άλλοθαπούς
 α. Σ. Τζών 2/2
 άργεί Άμβούργο
 ε. Νόρθφορτ 3/2
 άργεί Χαλκίδα
 α. Φουτζέιρα 6/10
 ε. Τόρ Μπαϊν 15/2
 διάλυση Ταϊβάν
 ε. Γιούρπουρετ 17/2
 α. Πειραιά 15/2
 προς Σιγκαπούρη 20/6
 άργεί Πειραιά
 α. Φουτζέιρα 17/2
 ε. Πειραιά 13/2
 α. Άμβέρσα 4/2
 α. Αρατού 10/2
 ε. Γένοβα 15/2
 στο Μπαντάρ Άμπας 26/1
 ε. Καρατί 18/2
 στο Παλάου Σαμπού
 α. Φορταλέζα 4/2
 α. Σό Σαμπαστίδο 4/2
 ε. Ν. Όλάνδρα 5/2

ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΥΣ	76	9872
ΠΕΤΕΛΗ (λ.β.)	72	57802
ΠΕΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.β.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΙΛΑΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΟΙ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΔΙΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΟΥΣ	75	16247
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φ.λ.)	70	3824
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤΙ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΚΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΛΑ'ΙΤ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (κ.)	80	15701
ΠΡΟΦΕΥΣ (δ.κ.)	59	12222
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181
ΠΥΛΟΣ (π.)	68	10244
ΡΕΙ'ΤΟΜΠΙΑ (κ.)	67	11407
ΡΕΙ'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΣΙΦ (δ.κ.)	73	30067
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704
ΡΟΥΥΖ ΝΤΑΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΥΖ ΤΣΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙ'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.)	68	10185
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΞΕΣ (δ.κ.)	85	26959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φ.λ.)	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299

α. Λός 'Αντζελες 29/12	
α. Βικτώρια 16/1	
ε. Ντάρμπαν 17/2	
α. Σιγκάγκ 6/2	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 5/1	
α. Ροζάριο 5/23	
ε. Βοστώνη 13/2	
ε. Γκέιμς 14/2	
α. Κούρε 26/1	
α. Λονδίνο 13/2	
ε. Λεμεσός 17/2	
στην Παρανάγουα 20/1	
μεταφορές Αιγύπτου	
ε. Γιακαφί 14/2	
ε. 'Ελαιομυρική 12/2	
ε. Πειραιά 4/2	
πρ. «Silver Shinko»	
πρ. «Λεωνής Χαλκούσης»	
πρ. Σιγκαπούρη	
α. Σιγκαπούρη 16/2	
α. Αύγουστα 16/2	
δ. Σουέζ 12/1	
δ. μπρανσμπούτελ 13/2	
δ. Δαρδανέλλια 1/2	
στη Λεμεσός 19/2	
α. Ν. 'Υόρκη 1/2	
στη Ν. 'Υόρκη	
δ. Μπανσμπάτελ 25/1	
ε. 'Αμβέρσα 16/2	
α. Θέουτα 31/1	
α. Λεμεσός 30/1	
μετ. «Steron II» (κ.)	
α. Γιουροπούρτ 13/2	
ἀργεί Κίμων	
στο Μπαχράιν	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 14/2	
α. Φουτζέιρα 14/2	
α. Κολόμπο 7/2	
α. Κόρπους Κρίστι 24/1	
α. Γκντάσκ 8/2	
στο Τσάρλεστον 8/	
πρ. «Αρκάδιαν Σή»	
ε. Μπαντάρ 10/1	

ἀργεί Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/2	
α. Κέηπταουν 12/2	
α. Σαβόνα 2/2	
α. Σιγκαπούρη 9/2	
α. Ντουμπάι 15/2	
ε. Ν. Χάβεν 3/2	
α. Τζέντα 8/1	
ε. Ντάρμπαν 17/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/2	
ε. Ν. 'Υόρκη 13/2	
ε. Πειραιά 8/1	
α. Ν. Χάβεν 3/2	
ε. Ν. 'Υόρκη 19/1	
α. 'Αμστερνταμ 12/2	
ἀργεί 'Αστακό	
ε. Βάρρι 30/12	
ε. Αύγουστα 28/1	
α. Χιούστον 7/2	
ἐπισκευές Γένοβα	
α. Πειραιά 6/2	
ε. Ρίο 'Αντίνο 1/1	
α. Τάμα 16/1	
α. Μαυρίκιω 7/2	
ὕπεστελε ελληνική	
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/1	
α. Ντάρμπαν 9/2	
ε. Λάρνακα 24/1	
α. Βίγκο 24/1	
α. Σιμόνη 12/1	

στη Τζέντα (ἀποθήκη)	
στο Χορμούζ	
α. Ντάρμπαν 30/11	
ε. Κάρντιφ 18/2	
ε. Μπιζέρτα 15/2	
ε. Σήρνες 8/2	
α. 'Ιμμιγκχαμ 13/2	
ε. Γιάνιμπο 15/2	
α. Λέγκουαν 29/1	
ε. Μονφρεντόνια 9/2	
ε. Μπιζέρτα 9/2	
α. Κάδιξ 12/2	
ε. 'Ιμμιγκχαμ 18/2	
α. Σιγκαπούρη 5/1	
ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ταϊτάγκ 14/2	
στο Ρίο Χάιντα	
α. Πασίρ Γκουντάγκ 1/1	
ε. Σόρεχαμ 18/2	
μετ. «Symphony» (κ.)	
α. Αύγουστα 26/1	
δ. Κων/πολη 10/1	
α. Τζουμπάι 6/2	
ε. Πειραιά 10/10	
α. Ντάρμπαν 31/1	
α. Λά Παλις 5/2	
α. Πρόβιντενς 30/1	
α. Τσάνα 8/2	
α. Λούπ Τέρμιναλ 5/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 31/1	
α. 'Αμβέρσα 18/1	
ε. Μανφρεντόνια 7/2	
α. Κολόμπο 7/2	
δ. Σουέζ 1/1	
ε. Νιγκάτα 10/2	
μετ. «Σερβίνια II» (κ.)	

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	83	5289
ΣΗ ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΡΟΥΖ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΑΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971
ΣΗΑΗΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5881
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΑΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΟΥΠ (κ.)	71	10055

ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (λ.β.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (λ.β.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΛΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΟΡΜ ΟΥΑΝ (Μ.)	65	1409
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ ('Ονδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	18736
ΤΑΞΧΟΡΝ	72	13631
ΤΑΙΣΜΑΝ	78	11781
ΤΕΛΑΜΟΝ	71	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΕΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΟΥΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538
ΤΡΑΝΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	6172
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202

α. 'Ασπάρτ Τέρμιναλ 29/1
ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/2
μεσογειακές μεταφορές
δ. Ντόβερ 7/2
α. Πειραιά 6/2
ε. Γένοβα 13/2
α. Ραβέννα 31/1
δ. Παναμά 30/1
α. Τσάρλεστον 28/12
στο Λάγος 9/1
α. Γένοβα 11/2
α. Σιγκαπούρη 13/2
ε. Βηρυτό 10/2
α. Παλάου Σαμπού 15/1
ε. Μπαντάρ Σαχ. Ρεζάι 10/2
δ. Κων/πολη 31/5
πρ. «Γιουρολίντερ»
α. Μαπούτο 30/12
ε. Φουτζέιρα 10/2
δ. Σουέζ 15/2
ε. Φόρ 16/2
στο Σάντος 13/1
α. Κιούρε 21/2
ε. Λισσαβώνα 9/2
α. 'Αμπιτζάν 5/1
ε. Γκντάσκ 1/2
πρ. «Feng Shiang»
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
ε. Λίβερπουλ 9/2
ε. Σάντος 2/2
α. Ρίο Γκράντε 5/2
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 4/2
ε. Μομπάι 14/4/86

άρχει Πειραιά
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 1/2
α. Κηφέ 12/2

ΦΕΙ'Θ	70	15216	α. Ρουέν 6/2
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	πρός Περσικό 10/11
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	α. Πειραιά 12/2
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523	α. Ούμ Σαΐδ 3/2
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Ν. Υόρκη 4/2
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	α. Πειραιά 16/2
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322	δ. Σουέζ 7/2
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	ε. Βομβάη 24/1
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	α. Βαρκελώνη 11/2
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	στην Άλεξάνδρεια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Θεσσαλονίκη 22/1
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513	α. Λονδίνο 6/2
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	α. Βόλο 9/12
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	δ. Κων/πολη 17/1
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπετζάνια (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	δ. Κων/πολη 8/2
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	δ. Επτάνησα 20/1
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	δ. Γιβραλτάρ 17/2
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	α. Γιοκοχάμα 8/2
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Παλάου Μπακόμ 3151
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	69	15808	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	72	16441	ε. Βομβάη 12/2
ΦΟΞ (κ.)	72	10219	ε. Πειραιά 24/1
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	78	16885	δ. Σουέζ 9/2
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	63	10736	α. Μομπίλ 1/2
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	71	10586	δ. Σουέζ 7/2
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	68	9342	αργεί Άμβούργο
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	69	8065	α. Λας Πάλμας 9/1
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)			

ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339	δ. Παναμά 25/1
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λας Πάλμας 16/2
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	ε. Ρίο Άνδρεϊρο 22/1
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537	δ. Πούνα Άρένας 11/1
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	ε. Παρανάγουα 2/1
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	ε. Ρότερνταμ 29/1
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	ε. Λισσαβόνα 15/2
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	α. Ρίο Άνδρεϊρο 26/1
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699	α. Σιγκαπούρη 5/2
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Σιγκαπούρη 26/1
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Ρας Τανούρα 17/1
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343	ε. Π. Νουάρ 23/1
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	α. Σιγκαπούρη 6/2
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148	ε. Πειραιά 4/3/1986
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369	στον Πειραιά
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	δ. Π. Σαΐδ 1/2
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Νταβό 31/1
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	α. Σιγκαπούρη 30/1
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	ε. Γάνδη 10/2
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039	ε. Ντόβερ 16/2
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	ε. Λέγκχορν 11/2
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598	α. Πόρτ οφ Σπαίν 29/1
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρ. «Κασκίτος»
ΩΓΚΟΥΣΤ ΣΤΑΡ	72	14334	στο Ντουμπάϊ
ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	68	9930	διάλυση Άνδία

Προσφορά των «Ναυτικών Χρονικών» πρός τους Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια των συνεχών προσπάθειών τους γιά τήν πληρέστερη ενημέρωση των ναυτικών μας γύρω από τά θέματα πού τούς άπασχολούν άμεσα αλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τής Ναυτιλίας, έχουν καθιερώσει μιά ειδική προσφορά γιά νά μπορέσουν όσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί άναγνώστες.

Ή ειδική προσφορά, ή όποία ισχύει γιά τό 1987, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεία του Πειραιώς των Έταιριών στά πλοία των όποιων ύπηρετούν δρασμές 3.500.

— Γιά 24 τεύχη άποστελλόμενα ταχυδρομικώς σέ ναυτικούς σέ όποιοδήποτε σημείο τής Έλλάδας δρασ-
μές 4.000.

Γιά νά γίνετε συνδρομητές των «Ναυτικών Χρονικών», μ' αυτόους τούς ειδικούς όρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομείστε το, άποστέλλοντας ταυτόχρονα τό άνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυ-
δρομική ή τραπεζική έπιταγή εις διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά»,
Νοταρά 77, 185 35 Πειραιάς.



Έπιθυμώ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Όνοματεπώνυμο:

Ειδικότητα:

Διεύθυνση άποστολής του τεύχους:

Στοιχεία πληρωμής:

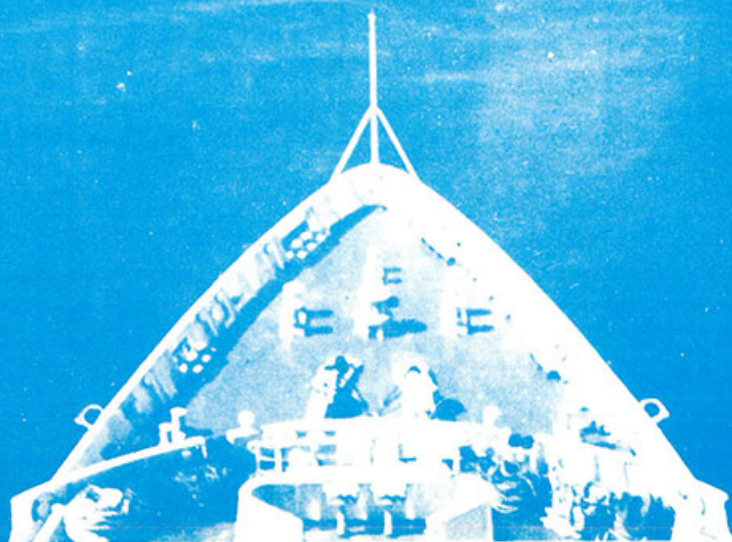
Παρακαλώ ή συνδρομή νά άρχίσει από:

Ύπογραφή:

CHANDRIS

Cruising all year round

Mediterranean and Caribbean Programmes





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