

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Απριλίου 1987

Αρ. Φύλλου 1245/1004

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

ΑΡΙΘ. 1245/1004
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1987
ΔΡΧ. 180



KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
 - C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
 - CARGO LEVANT 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
-

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



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



Securing Ship Lines.

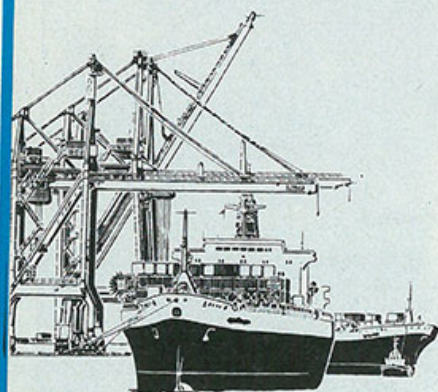
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1987
ΝΣΤ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1245/1004

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. 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. 1245/1004 - April 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

- 10 'Η ἐγκύκλιος τοῦ Κομμιττε ἐνδεικτικὴ τῆς βελτιώσεως τοῦ κλίματος στὶς σχέσεις Πολιτείας καὶ 'Εφοπλισμοῦ.

- 13 Τὰ προγράμματα τεχνικῆς βοήθειας τοῦ IMO καὶ ἡ συνεργασία ἀνεπτυγμένων καὶ ὑπὸ ἀνάπτυξη χωρῶν.

- 18 'Η σχέση τοῦ 'Οργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ 'Αναπτύξεως (ΟΟΣΑ) μὲ τὴ Ναυτιλία.

- 21 Τὸ τρίτο καὶ τελευταῖο μέρος τῆς μελέτης τοῦ 'Αρχηγοῦ Λ.Σ. κ. Χρήστου Ντούνη γιὰ τὰ βυθισθέντα πετρελαιοκίνητα σκάφη ἀπὸ πολεμικὴ ἐνέργεια στὶς ἐλληνικὲς θάλασσες.

- 27 Τὸ δεῦτερο μέρος τῆς ἀποφάσεως τοῦ 'Εφετείου 'Αθηνῶν σχετικὰ μὲ τὴν ἀσφάλιση πλοίου γιὰ ποσὸ ἀνώτερο τῆς τρέχουσας ἀγοραίας ἀξίας του.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
11 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
15 ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΤΡΑΓΩΔΙΑ ΤΟΥ ΖΕΕΜΠΡΙΓΚΕ
26 ΚΟΡΑΛΛΙΟΓΕΝΕΙΣ ΥΦΑΛΟΙ — ΑΤΟΛΛΕΣ
31 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
38 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
40 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
45 ENGLISH SUPPLEMENT
47 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 CDIA UN. Tel. (62) 20 539
Tlx. 212125 CDIA GR. Tel. (1) 411 0011*

“Εξω από τὰ δόντια

Θά τό πούμε εξω από τὰ δόντια: Ἡ ἀπαράδεκτη (καί μόνο γιά τό λόγο ὅτι ἦταν αἰφνιδιαστική) τροπολογία γιά τό συνταξιοδοτικό πού κατατέθηκε κατά τή συζήτηση τοῦ νομοσχεδίου γιά τό ΝΑΤ στήν κοινοβουλευτική Ἐπιτροπή Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας προκάλεσε τελικά ζημιὰ καί ὄχι ὄφελος ὅπως ὑποτίθεται ὅτι προσδοκοῦσαν οἱ ἐμπνευστές του. Ζημιὰ ὄχι μόνο σέ βάρος τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας ἀλλά καί τῆς κρατικῆς καί κυβερνητικῆς ἀξιοπιστίας. Ζημιὰ ἡ ὁποία θά εἶχε ἀποφευχθεῖ ἂν οἱ παντός εἶδους ἀρμόδιοι εἶχαν ἀκολουθήσει γιά μιὰ ἔστω φορά τήν ἐπίμονη ὑπόδειξη τῶν στηλῶν αὐτῶν σύμφωνα μέ τήν ὁποία κανένας — οὔτε ὁ ἴδιος ὁ Πρωθυπουργός — δέν μπορεῖ νά λαμβάνει ἀποφάσεις γιά ὁ,τιδήποτε ἀφορᾷ ἡ σχετίζεται μέ ὁποιοδήποτε τρόπο μέ τή Ναυτιλία χωρίς νά ὑπάρχει ἡ σύμφωνη γνώμη τοῦ ΥΕΝ, ὄχι μόνο ἐπειδὴ εἶναι ὁ ἀρμοδιότερος ἐν προκειμένῳ κρατικός φορέας, ἀλλά διότι εἶναι ἐκεῖνος πού ξέρει ἀπλουστάτα σέ βάθος καί σέ πλάτος τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας καί τῶν ἀνθρῶπων της.

Ἡ τροπολογία ἦταν ἐπίσης ἀπαράδεκτη καί γιά ἕναν οὐσιαστικότερο ἀκόμη λόγο, ἐπειδὴ δηλαδή οἱ ἐμπνευστές της θέλησαν γιά μιὰ ἀκόμη φορά νά φορτώσουν στίς πλάτες τῶν ναυτικῶν μας — ἐκείνων δηλαδή πού ἔχουν συνεισφέρει καί ἐξακολουθοῦν νά συνεισφέρουν στό Ταμεῖο — τὰ ἐπαναλαμβανόμενα λάθη τοῦ ἴδιου τοῦ κράτους σέ βάρος τοῦ ἀρχαιότερου ἀσφαλιστικοῦ οργανισμοῦ τῆς χώρας καί τῶν ἀσφαλισμένων του πού συνεχίζονται ἐπὶ μακρά σειρά ἐτῶν.

Θά πούμε ὅμως εξω από τὰ δόντια ὅτι ἡ ἄρνηση νά διακοπῇ ἀμέσως ἡ ἀπεργία μόλις ὁ Ὑπουργός ἐπίσης δήλωσε ὅτι ἀποσύρει τήν ἐπίμαχη τροπολογία δικαιολογεῖ τίς ὑποψίες ἐκείνων πού θεωροῦν ὅτι ἡ μικρή ἀλλά πιεστική ὁμάδα πού σέρνει ἀπό τή μύτη τήν ΠΝΟ προσπάθησε νά ἐκμεταλλευθεῖ τήν ἀπεργιακή ἀναταραχή γιά ἄλλους ἀπώτερους σκοπούς καί στόχους πού ἀποβλέπουν στήν ἐξουδετέρωση τῶν θετικῶν μέτρων καί τοῦ θετικοῦ κλίματος ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας πού θεσμοθέτησε καί καλλιεργεῖ ἐπίμονα ὁ Ὑπουργός κ. Ἀλεξανδρῆς.

Θά πούμε ἀκόμη εξω από τὰ δόντια ὅτι ὁ κ. Ἀλεξανδρῆς εἶναι ἐκεῖνος πού ὄχι μόνο δέν φταίει γιά τήν κατάντια τοῦ ΝΑΤ ἀλλά καλεῖται νά πληρώσει — καί πληρώνει σκληρά ὁ

ταν κάθε μήνα προσπαθεῖ μέ ἀγωνία νά ἐξασφαλίσαι τό πόνον πού χρειάζεται γιά νά πληρωθοῦν οἱ συντάξεις — τὰ λάθη καί τίς παραλείψεις τῆς Πολιτείας ἐναντί τοῦ Ταμεῖου τῶν ναυτικῶν μας.

Τέλος θά πούμε πάλι εξω από τὰ δόντια τί πρέπει νά γίνει, κατά τήν ἀντίληψή μας γιά τό ΝΑΤ:

Πρῶτα καί κύρια νά ἀποσυρθεῖ τό νομοσχέδιο καί νά ἀναμορφωθεῖ ὥστε νά ἀπαλειφθοῦν οἱ διατάξεις οἱ ὁποῖες, ὅπως ἔχομε ἐξηγήσει καί ἄλλη φορά, μποροῦν νά θέσουν σέ κίνδυνο τό ἐθνικό νηολόγιο ἢ βάλουν εὐθέως κατά τοῦ θεσμοῦ καθεστώτος.

Δεύτερο, νά ὑπάρξουν ρυθμίσεις πού καί ἐμεῖς πιστεύομε ὅτι ἔπρεπε νά εἶχαν γίνει ἀπό καιρό ἀναφορικά μέ τίς προϋποθέσεις γιά τή συνταξιοδότηση ἀλλά νά ἀφοροῦν αὐτούς πού θά ἀκολουθήσουν τό ναυτικό ἐπάγγελμα ἢ θά σταδιοδρομήσουν σάν στελέχη τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων (ἀρχιπλοῖαρχοι κλπ.) ἢ τῆς Ναυτικῆς Ἑκπαιδύσεως μετά τίς ρυθμίσεις αὐτές.

Τρίτο, νά ἐκκαθαρισθεῖ τό μητρώο τῶν συνταξιούχων τοῦ ΝΑΤ ἀπό ἐκείνους πού κακῶς λαμβάνουν σύνταξη, ὅπως εἶναι λόγου χάρι ὁ ἐπαγγελματίας ποδοσφαιριστής πού ἐξακολουθεῖ νά συνταξιοδοτεῖται λόγω βλάβης τῆς υγείας του καί νά καταργηθοῦν ὅλες οἱ χαρακτηριστικές διατάξεις, περιλαμβανομένων καί ἐκείνων πού εὐνοοῦν τοὺς ἐργατοπατέρες.

Τέταρτο, νά καθιερωθοῦν κοινωνικοὶ πόροι ὑπέρ τοῦ ΝΑΤ μέ τήν ἐπιβολή τέλους ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων τῶν ἐπιβατῶν καί τῶν ὀχημάτων πού μεταφέρονται μέ τὰ πλοῖα καί μέ τή δημιουργία ἐιδικοῦ λαχείου μέ δύο τουλάχιστον κληρώσεις τό χρόνο.

Πέμπτο, νά συνεχίσει νά καλύπτει τό Κράτος τὰ ἐλλείμματα τοῦ ΝΑΤ μέχρις ὅτου ἐξοφλήσει πλήρως ἐκεῖνα πού ὀφείλει γιά τήν ἀσκηση ἐθνικοκοινωνικῆς πολιτικῆς ἐπὶ μακρά σειρά ἐτῶν.

Ἐκτο καί τελευταῖο, νά ἀκουσθοῦν μέ ἰδιαίτερη προσοχή οἱ ἀπόψεις τοῦ ἐφοπλισμοῦ καί τῶν ναυτικῶν καί νά θεθοῦν ὑπ’ ὄψιν τοὺς οἱ ὁποῖες ρυθμίσεις ἀποφασισθῶν τελικά μέ πλήρη ἐνημέρωση γιά τὰ ἀποτελέσματα πού θά προσδοκῶνται ἀπό τίς ρυθμίσεις αὐτές ὥστε νά ὑπάρξει ἐκ προοιμίου, ἀπαιτούμενη συναίνεση.

ΛΙΓΑ ΠΛΟΙΑ, ΛΟΙΠΟΝ

Ἡ πρόταση τοῦ Κομμουνιστικοῦ Κόμματος Ἑλλάδος γιά τή Ναυτιλία πού δόθηκε τίς ἡμέρες αὐτές στή δημοσιότητα δέν προκάλεσε καμμία ἐκπληξη ἀφοῦ δέν ξεφεύγει — ἄλλωστε ἦταν ἀδύνατο νά ξεφύγει — ἀπό τήν ἰδεά τοῦ κρατισμοῦ πού διακρίνει τό κόμμα αὐτό (ζητάει κρατικές ἐταιρίες γιά τήν ἀκτοπλοία, τὰ ἐπιβατηγά — τουριστικά καί τήν ποντοπόρο Ναυτιλία) καί τήν ἀντίληψη ὅτι πρέπει νά καταργηθεῖ ἡ ἀναπτυξιακή νομοθεσία πού εἶχε ὁδηγήσει στό γιγάντωμα τοῦ ὑπὸ Ἑλληνική σημαία στόλου. Ἐπιβεβαιώνει ὅμως κατηγορηματικά ἐκεῖνο πού ἔχουν ἀποφύγει συστηματικά νά ποῦν ὡς τώρα οἱ ἐκπρόσωποι του στό ναυτεργατικό χώρο: “Ὅτι δηλαδή θέλει ἕναν ἐμπορικό στόλο ἱκανό νά καλύψει τίς μεταφορικές καί εἰσαγωγικές ἀνάγκες τῆς χώρας, θέλει δηλαδή λίγα πλοῖα — εἴμαστε ἀντίθετοι, ἀναφέρει ἡ πρόταση, στίς μεγαλοιδεατικές θεωρίες «νά κυματίζει ἡ Ἑλληνική σημαία σέ ὅλους τοὺς ὠκεανούς καί τίς χώρες» καί στήν «ἰσχὺ τοῦ τέταρτου ὅπλου» καί προσθέτει ὅτι ὁ κρατικός στόλος (ποντοπόρων πλοίων) μπορεῖ νά δημιουργηθεῖ στήν ἀρχή μέ τήν ἀγορά 100 πλοίων καί τή χρησιμοποίησή τῶν

πλοίων πού ἔχουν κατασχεθεῖ ἀπό τίς κρατικές Τράπεζες λόγω χρεῶν τῶν ἰδιοκτητῶν τους.

Σ’ αὐτά, λοιπόν, τὰ 100 πλοῖα καί στά κατασχέματα θά βάλουν τοὺς ναυτικούς μας νά δουλέψουν ἀποδοτικά ἐκεῖνοι πού ὑποκρίνονται ὅτι ἀγωνίζονται διῆθεν γιά τήν προστασία τῶν συμφερόντων τους — φυσικά ἐμεῖς δέν λέμε τό παραμικρό γιά τό πῶς μέ τὰ 100 πλοῖα καί τὰ κατασχέματα θά μπορέσει νά ὑπάρχει καί τό ΝΑΤ καί νά πληρώνει τίς συντάξεις στοὺς συνταξιούχους γιά τοὺς ὁποίους ἐπίσης κόπτονται, ἐκτός ἂν ἐννοοῦν ὅτι τίς συντάξεις θά τίς πληρώνει τό κράτος.

Η ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ

Οἱ ἄνθρωποι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πού ὅλα αὐτά τὰ δύστυχα χρόνια ἀγωνίσθηκαν μέ πείσμα καί πολλές φορές κόντρα στό ρεῦμα γιά τή σωτηρία τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου — κι αὐτό ἐπειδὴ πιστεύουν ὅτι ἡ Ναυτιλία χρειάζεται τήν ἐθνική της ἔδρα κατά τόν ἴδιο παρανομαστή πού ὁ τόπος χρειάζεται τή Ναυτιλία — ἐπιχαίρουν γιά τήν ἀποκατάσταση τῆς ἐμπιστοσύνης πού εἶναι πλέον γεγονός καί θά ἀποτελέσει ἀναμφισβήτητο τό ὄροσημο μιᾶς νέας ἐποχῆς ἡ ὁποία θά

ἀρχίσει μέ τήν σταδιακή ἀλλά σταθερή ἐπιστροφή τῶν πλοίων στήν Ἑλληνική σημαία.

Ὁφείλομε εὐθέως ἀμέσως νά ὑπογραμμίσουμε ὅτι γιά τήν ἀποκατάσταση τῆς ἐμπιστοσύνης, πού εἶναι ἐκ τῶν οὐκ ἄνευ γιά τήν ὑπάρξη τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου, ἐκτός ἀπό συγκεκριμένα μέτρα ὑπέρ τῆς Ναυτιλίας χρειάσθηκαν ἡ ἐπίμονη θέληση καί ἡ καθημερινή προσπάθεια τοῦ Ὑπουργοῦ κ. Στάθη Ἀλεξανδρῆ καί τῶν ἐπιτελῶν του. Ὁφείλομε ἐπίσης νά ὑπογραμμίσουμε ὅτι ἰδιαίτερα ἐπωφελεῖς — καί γιά τή Ναυτιλία καί τοὺς ἀνθρώπους της καί γιά τό διοικητικό φορέα — ὑπῆρξαν οἱ ἐπισκέψεις κλιμακίου τοῦ ΥΕΝ μέ ἐπικεφαλῆς τόν σημερινό ἀρχηγό τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Χρ. Ντούνη στίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις τοῦ Πειραιῶς στή διάρκεια τῶν ὁποίων ἐπιλύονται ἄμεσα καθημερινά προβλήματα καί κυρίως ἐπισημαίνονται οὐσιαστικά θέματα πού ἀπασχολοῦν τόν κόσμο τῆς Ναυτιλίας καί τὰ ὁποῖα οὐδέποτε εἶχαν τεθεῖ μέχρι σήμερα.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες μας, μετά ἀπό μιὰ τέτοια ἐπίσκεψη τοῦ κλιμακίου τοῦ ΥΕΝ στήν ἐταιρία τοῦ ὁ κ. Παν. Τσάκος ἀποφάσισε τήν ἐγγραφή σειρᾶς πλοίων του στό ἐθνικό νηολόγιο ἡ ὁποία ἀρχισε ἤδη καί συνεχίζεται μέ τόν ρυθμό πού ἐπιτρέπουν συμβατικές καί ἄλλες ὑποχρεώσεις, ἐνῶ καί ἄλλοι

έφοπλιστές οι οποίοι αναγνωρίζουν τις προσπάθειες και τον αγώνα του κ. Άλεξανδρή υπέρ της Έλληνικής Ναυτιλίας προσανατολίζονται ήδη προς την ιδέα της επιστροφής στο έθνικό νηολόγιο, που αν μπορούσε να προσλάβει ομαδική μορφή θα οδηγούσε, όπως υπογραμμίζαμε προσφάτως, σε διαδικασίες που θα άλλαζαν το σκηνικό για πάρα πολλά χρόνια και θα καθιστούσαν την Έλληνική Ναυτιλία ικανή να αντιμετωπίσει όλες τις φουρτούνες που θα βρεί στο δρόμο της.

Η ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΤΙΣ ΗΠΑ

Τελικά η επίσκεψη της αντιπροσωπείας της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών στις Ηνωμένες Πολιτείες θα πραγματοποιηθεί στο πρώτο 15ήμερο του Μαΐου — ακριβέστερα από 6 - 15 Μαΐου — ενώ δύο μήνες αργότερα — από 6 - 10 Ιουλίου — θα πραγματοποιηθεί η επίσκεψη στην Ελλάδα της αντιπροσωπείας της Ένωσης Σοβιετικών Έφοπλιστών (ASSOS), της οποίας θα ήγεται ο πρόεδρος της κ. V. I. Marchenco.

Και οι δύο επισκέψεις χαρακτηρίζονται χρήσιμες. Ιδιαίτερα όμως χρήσιμη είναι η επίσκεψη στις Ηνωμένες Πολιτείες και λόγω των θεμάτων που θα συζητηθούν κατά τη διάρκεια της, και λόγω των συναντήσεων που θα πραγματοποιηθούν.

Η ατζέντα των θεμάτων που θα συζητηθούν στις Ηνωμένες Πολιτείες περιλαμβάνει συγκεκριμένα τα εξής:

1. Πρόσφατοι νόμοι του Κογκρέσου περί προτιμήσεως των φορτίων.
2. Πρόσφατοι κανονισμοί της ΕΟΚ για την κοινή ναυτιλιακή πολιτική.
3. Οι επιπτώσεις των θεμάτων 1 και 2 επί του διαλόγου UGS/US για το 1987.
4. Η αναδιάρθρωση του φορολογικού συστήματος των ΗΠΑ.
5. Η ναυτιλιακή νομοθεσία των ΗΠΑ του

1984 (αναθεωρείται το 1988) και οι πιθανές επιπτώσεις στο θέμα των ανοικτών - κλειστών κόνφερανς.

6. Η Συνθήκη του ΟΗΕ για την νηολόγηση πλοίων, προθέσεις των ΗΠΑ για την επίσυρση της.

7. Συνθήκη του ΟΗΕ για ένα Κώδικα Έπαφής των Έπιβατηγών κόνφερανς. Οι προθέσεις των ΗΠΑ.

8. Έφαρμογή του Διεθνούς Νόμου Διακινήσεως Ναρκωτικών.

9. Ναυτιλιακή Έκπαίδευση

α) «King's Point»

β) Ναυτιλιακό Κολλέγιο Νέας Υόρκης.

10) Θαλάσσια Ρύπανση (HELMERPA, «Αμερικανική Άκτοφυλακή»).

Η αντιπροσωπεία της Ε.Ε.Ε θα συναντηθεί στις Ηνωμένες Πολιτείες με κυβερνητικούς εκπροσώπους αρμόδιους για ναυτιλιακά οικονομικά θέματα (μέλη της Όμοσπονδιακής Ναυτιλιακής Επιτροπής, αξιωματούχους της Ναυτιλιακής Διοικήσεως και της Αμερικανικής Άκτοφυλακής, αξιωματούχους των υπουργείων Έμπορίου, Οικονομικών και Άμυνας, καθώς και αξιωματούχους που ασχολούνται με το διάλογο UGS/US και UNCTAD), με γεωργιαστές και βουλευτές, με μέλη διαφόρων Έπιτροπών και Υποεπιτροπών της Γερουσίας και της Βουλής. Επίσης η αντιπροσωπεία της Ε.Ε.Ε. θα συναντηθεί με τον Έλληνα πρεσβευτή και άλλους αξιωματούχους της πρεσβείας μας στην Ουάσινγκτον, με τους Έλληνες έφοπλιστές στη Νέα Υόρκη, με τον αντιπρόσωπο της CENSA στην Ουάσινγκτον και με εκπροσώπους του Αμερικανικού Νηογνώμονα. Επίσης η αντιπροσωπεία θα παραθέσει γεύμα στη Νέα Υόρκη και δεξίωση στην Ουάσινγκτον στην οποία θα κληθούν να παραστούν πρόσωπα που ασχολούνται με θέματα του εμπορίου ναυτικού γενικότερα.

Κατά την επίσκεψη της αντιπροσωπείας της Ένωσης Σοβιετικών Έφοπλιστών στην

Αθήνα τον Ιούλιο που πραγματοποιείται στα πλαίσια των περιοδικών συναντήσεων των δύο Ένώσεων θα συζητηθούν ναυτιλιακά θέματα κοινού ενδιαφέροντος.

ΛΙΓΟΤΕΡΕΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Σύμφωνα με την τελευταία στατιστική του Λούδ Ρέτζιστερ, κατά το 1986 ναυπηγήθηκαν σε όλο τον κόσμο 1.634 έμπορικά πλοία συνολικού τοννάζ 16 εκατ. τόννων. γκρός. Μεταξύ αυτών υπάρχουν 143 δεξαμενόπλοια (3,7 εκατ. τόν. γκρός), 208 ΟΒΟ (7,3 εκατ.), 200 συμβατικά φορτηγά άνω των 2.000 τόννων (1,6 εκατ.), 61 πλοία - κοντέινερ άνω των 2.000 τόννων (1,8 εκατ.) και 82 πλοία μεταφοράς ύγραερών και χημικών (444.000 τόν. γκρός).

Η Ιαπωνία παραμένει αναμφισβήτητη η πρώτη ναυπηγική χώρα με 648 μονάδες, 8,2 εκατομ. τόν. γκρός εξασφαλίζοντας το 48,57% της παγκόσμιας παραγωγής (έναντι 52,3% του 1985). Ακολουθεί η Ν. Κορέα με 128 μονάδες, 3,6 εκατομ. τόν. γκρός και ποσοστό συμμετοχής στην παγκόσμια παραγωγή 21,6% (έναντι 14,4 του 1985). Έπονται κατά σειρά στην πρώτη εξαάδα των ναυπηγικών χωρών η Φορμόζα με 640.000 τόν. γκρός, η Δ. Γερμανία με 515.000 τόν. γκρός, η Βραζιλία με 430.000 τόν. γκρός και η Πολωνία με 375.000 τόν. γκρός.

Ός προς τις κατηγορίες των νεοναυπηγικών πλοίων, τόσο στα δεξαμενόπλοια όσο και στα μπάλκ κάρριερς προηγείται φυσικά η Ιαπωνία με δεύτερη τη Ν. Κορέα. Περαιτέρω όμως στα μέν δεξαμενόπλοια τρίτη και τέταρτη έρχονται η Δανία και οι Η.Π.Α., ενώ στα μικτά και τα ΟΒΟ τρίτη έρχεται η Βραζιλία.

ΟΙ «ΓΥΡΟΛΟΓΟΙ»

Οι πάντες στον Πειραιά αλλά και στο Λονδίνο είχαν θεωρήσει από την αρχή και εξακολουθούν να θεωρούν τις επισκέψεις κλιμακίου του YEN στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σαν ένα σημαντικότατο βήμα για την προώθηση των θεμάτων της Ναυτιλίας και των ανθρωπών της.

Τό Κομμίτη, έπιβεβαιώνοντας αυτή την αντίληψη και δίνοντας έτσι μία έμμεση αλλά σαφέστατη και άποστομωτική απάντηση σε εκείνους που είχαν μιλήσει για «γυρολόγους» και για «έπαιτεια» χωρητικότητας, στην εγκύκλιο προς τα μέλη του που δημοσιεύεται σε άλλες σελίδες, υπογραμμίζει ότι η καθιέρωση των επισκέψεων αυτών εκτιμήθηκε ιδιαίτερα και προσθέτει — πολύ σωστά, λέμε έμεις — ότι πρέπει να συνεχισθούν.

Υπενθυμίζουμε ότι για «έπαιτεια» χωρητικότητας είχε μιλήσει, προσπαθώντας να λειδωρήσει την προσπάθεια του YEN να άφουγκράζεται τους παλμούς της Έλληνικής Ναυτιλίας, έντυπο τό όποιο, όπως είχαμε υπογραμμίσει τότε, «προσπαθεί να βγει από τη μόνιμη άφάνειά του, από έπιλογές δημοσιευμάτων και άνασκοπήσεις των όσων γράφει ό όπος για θέματα της Ναυτιλίας που γίνονται για λογαριασμό μιάς όργανώσεως».

ΑΣ ΤΟ ΨΑΞΕΙ Ο ΟΤΕ

Μας καταγγέλουν ότι οι οίκοι ναυτικών μας δέχονται «περίεργα» τηλεφωνήματα άμέσως μετά από τηλεφωνήματα συγγενών τους που ταξιδεύουν και είναι ήλιου φαινό-τερο ότι ό ΟΤΕ πρέπει να ψάξει προσεκτικά

A I e m a r A. SPYROU + CO. O.E.

EXCLUSIVE REPRESENTATIVES OF:



WILSON WALTON INTERNATIONAL (U.K.)

- CATHODIC PROTECTION BY IMPRESSED CURRENT SYSTEM AS WELL AS SACRIFICIAL ANODES FOR SHIPS, OFF-SHORE STRUCTURES AND PIPE LINES
- INERT GAS SYSTEM
- MARTIN HI-JET HIGH VELOCITY VENTING SYSTEM
- OIL WATER SEPARATORS - INCYMAR MARINE INCINERATOR
- HIGHLY EXPERIENCED STAFF FOR SERVICING.



NIPPON KOKAN KABUSHIKI KAISHA

- SHIPS REPAIRS AND CONVERSIONS

For information please contact:

Mr. G.A. BITROS — General Manager
AT: 14 IROON POLYTECHNIOY AVE.
PIRAEUS 185 31 GREECE

PHONES: 4125477 - 4172735
TELEXES: 212488 ALR GR - 241513 MMC GR

αυτή την ιστορία — άλλωστε όφείλει να προστατεύει τούς αναγκαστικούς (έλλείψει άλλης τηλεφωνικής εταιρίας καί μονοπωλίου) συνδρομητές του από ανάγωγους, οι οποίοι μπορεί να κάνουν «τά περιέργα» τηλεφωνήματα τους έκμεταλλευόμενοι ένδεχομένως κάποια θέση ή ιδιότητα τους.

ΙΣΩΣ ΕΙΝΑΙ ΛΥΣΗ

Σύμφωνα με πληροφορίες, όρισμένοι από τούς όποιους τό ΝΑΤ δέν έπιστρέφει πιστωτικά ύπόλοιπα από έκκαθαρισθέντα ναυτολόγια έλλείψει χρημάτων, όπως τουλάχιστον ισχυρίζονται μερικοί ύπάλληλοι, έχουν αναθέσει σε νομικούς να διερευνήσουν εάν είναι έφικτή ή κατάσχεση περουνιακών στοιχείων τών άρμοδίων του Ταμείου πού θεωρούν ύπευθύνους γιά τή μή καταβολή τών όφειλομένων.

Δυστυχώς εκεί έχουμε καταντήσει : Οί ύπεύθυνοι φαίνεται ότι πρέπει να ξαναγκασθούν γιά να εκπληρώσουν τίς ύποχρεώσεις τους πρós εκείνους πού πλήρωναν άγόνγυστα όσα τούς ζητούσαν κάθε φορά καί τά όποια άποδεικνύεται ότι ήταν πολύ περισσότερα από όσα πραγματικά έπρεπε να εισπράξουν.

Πάντως ή καθυστέρηση στην έξόφληση πιστωτικών ύπολοίπων δημιουργεί ύπόνοιες ότι ή μεγάλη καθυστέρηση στην έκκαθάριση τών ναυτολογίων είναι σκόπιμη — τό ΝΑΤ ή όρισμένοι στό Ταμείο, ύποστηρίζουν οι ένδιαφερόμενοι (καί φαίνεται ότι δέν έχουν άδικο), γνωρίζουν ότι τά περισσότερα δέν μπορούν να έπιστραφούν εάν δέν γίνει προηγούμενης ή έκκαθάριση τών ναυτολογίων καί γι' αυτό ή έκκαθάριση γίνεται με καθυστέρηση πέντε ή έξι έτών.

ΟΙ ΙΝΔΟΙ ΜΑΣ ΚΟΡΟΪΔΕΥΟΥΝ -

Οί 'Ινδοί — όλοι οι 'Ινδοί καί όχι μόνο οι του κρατιδίου της Καλκούτας όπου δρώ ή έπώνυμη συμμορία σε βάρος τών πλοίων — μάς κοροϊδεύουν άσύστολα με την γνωστή πλέον ύπόθεση του έλληνικού πλοίου «Βάλι Πέρο». Καί όταν λέμε «μάς κοροϊδεύουν» έννοούμε ότι μάς κοροϊδεύουν σάν κράτος, γιάτί δέν τηρούν αυτά πού ύπόσχονται καί συμφωνούν με τίς άρμόδιες έλληνικές διπλωματικές άρχές, οι όποιες, σύμφωνα με πληροφορίες μας, έχουν έπιδείξει τόν τελευταίο καιρό τό ένδιαφέρον πού έπρεπε να έχει έπιδειχθεί από την άρχή γιά την ύπόθεση του πλοίου αυτού τό όποιο είναι θύμα της «συμμορίας της Καλκούτας αλλά καί της δικής μας άβελτηρίας — άβελτηρίας πού κατά τίς ύποψίες μας έπιδείχθηκε γιά να μήν διαταραχθούν οι σχέσεις τών Πρωθυπουργών τών δύο χωρών. Ένώ, λοιπόν, οι 'Ινδοί είχαν συμφωνήσει να άναβληθεί έπ' άόριστο ό πλειστηριασμός του πλοίου — πού έχει προκηρυχθεί γιά να εισπραχθούν λιμενικά τέλη τά όποια χρεώθηκαν σε βάρος του πλοίου μετά την άναγκαστική κράτησή του από τό τοπικό γιούνιον στό λιμάνι της Καλκούτας — ώστε να δοθεί ή εύκαιρία σε εκπροσώπους της πλοιοκτητικής εταιρίας να μεταβούν επί τόπου γιά να βρουν κάποια λύση, τώρα πάλι γυρίζουν καί ζητούν 45.000 δολάρια γιά να ύπάρξει μιá προσωρινή άναβολή του πλειστηριασμού μέχρι τίς άμέσως έπόμενες ήμέρες.

Εμείς έπαναλαμβάνουμε ότι ή όριστική λύση στό όλο πρόβλημα πού δημιουργεί σε βάρος τών πλοίων ή «συμμορία της Καλκού-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— 'Αφετηρίαν καλύτερου μέλλοντος ήλπίσαμεν ότι θ' άπετέλει τό διαρρευσαν έτος διά την έθνικήν ναυτιλίαν καί αί αγαθαί προβλέψεις μας δέν διαψεύσθησαν.

— 'Η έλληνική ναυτιλία: Δύναμις σκάφη 654, τόν. όλ. χωρητ. 2.006.982. Έμψυχον ύλικόν 18.500 ναυτεργάται. Άκαθ. εισόδημα: Λίραι Άγγλίας 9.000.000 Δρχ. 275.000.000. Εισαχθέν συνάλλαγμα Λ.Α. 1.750.000. Μεταφορικών έργων 12.800.000 τόννοι. Θέσεις ως πρós χωρητικότητα Ένάτη, ως πρós πληθυσμόν Τετάρτη.

— Μετά την άποδοχήν ύπό της Κυβερνήσεως τών προτάσεων Άμπατιέλου, τό ζήτημα τών θαλασσίων συγκοινωνιών της χώρας έλαβε πλέον την όριστικήν πρós την έπίλυσιν τροπήν.

— 'Ο άριθμός τών συνταξιούχων του ΝΑΤ άνέρχεται εις 10.332, με άπαιτούμενον μηνιαίως ποσόν 6.082.294 δρχ. Ούτοι κατανέμονται εις τās άκολουθώσας κατηγορίας: Πολυετούς ύπηρεσίας 2.375. Λόγω άνικανότητας 1479. Έκ του Β.Ν. προερχόμενοι 327. Χήραι ναυτικών 4.796. Όρφανά 816. Γονείς καί άδελφαί 334.

— Με θλίψιν καί κατήφειαν θά παρακολουθήση από την αίμασίαν του λιμένος Πειραιώς ό ναυτικός κόσμος τόν έντός τών ήμερών άπόπλουν του μοναδικού μας υπερωκεανίου «Βύρων» διά τό ύστατον πρós την Γένοβαν ταξιδιόν του. Εκεί ύπό τά κτηπήματα της σφύρας του διαλυτού, θά κλείση μιάν θαλασσινήν σταδιοδρομίαν, τóσον στενώς συνυφασμένην με τās έθνικές περιπετείας της τελευταίας είκοσιπενταετούς περιόδου.

— 'Η μέχρι σήμερα καρποφόρος σταδιοδρομία τών Ταμείων Προνοίας Ε.Ν. ύπό την άμεσον έποπτείαν του Έφυπουργείου της Ναυτιλίας, με τμηματάρχας καί εισηγητάς τούς Λιμενικούς Έξιωματικούς, μάς πείθει ότι ό τρόπος της διοικήσεως των κατασφαλίζει καί διά τό μέλλον την εύρυθμον λειτουργία των.

— Τό παρελθόν έτος έναυπηγήθησαν διά λογαριασμόν του έν Λονδίνω έφοπιστικού οίκου Σ. Λιβανού δύο φορτηγά 9.000 τόν. έκαστον, τά «Ευγενία Λιβανού» καί «Άθηνά Λιβανού». Από δέ τό παρελθόντος Νοεμβρίου καί έντεϋθεν έδόθησαν δύο άκόμη παραγγελία άδελφών σκαφών, ήδη δέ άνηγγέλθη καί τρίτη. Καί τά τρία ταύτα πλοία κατασκευάζονται εις τά Άγγλικά ναυπηγεία W.Gray του Ουέστ Χάρτλεπουλ.

— Την 17 Μαρτίου, παρουσία του Προέδρου της Κυβερνήσεως Μεταξά, τών άρμοδίων Έφυργών, τών τοπικών άρχών καί εκπροσώπων τών παραγωγικών τάξεων, έτελέσθησαν τά έγκαίνια του συγκροτήματος τών «Αναρροφητήρων» σίτου καί λοιπών δημητριακών (silos).

(Ναυτικά Χρονικά τ. 145-151/1.1.1937 έως 1.4.1937)

τας» μπορεί να δοθεί από τη διεθνή ναυτική κοινότητα με τόν άποκλεισμό του όμνυμου λιμανιού έστω καί γιά κάποιο μικρό χρονικό διάστημα καί άρκετοί τόν Πειραιά θεωρούν ότι μιá παρόμοια άντιμετώπιση πρέπει να έπιδιωχθεί από τό συλλογικό όργανο του έλληνικού έφοπισμού. Πρós τό παρόν πάντως εκείνο πού πρέπει να γίνει από την έπίσημη έλληνική πλευρά είναι να έγκαταλειφθεί ή διπλωματική γλώσσα καί να ειπωθούν στους 'Ινδούς μερικά πράγματα έξω από τά δόντια γιάτί φαίνεται ότι μερικοί μόνο μιá τέτοια γλώσσα καταλαβαίνουν.

ΠΑΡΑΔΟΞΑ

Άπό τά διεθνή πολιτικά αλλά καί ναυτιλιακά παράδοξα, θεωρείται ή προμήθεια βουλγαρικών πλοίων στην Περσία γιά την άντιμετώπιση άναγκών της στη διάθεση του πετρελαίου της. Γιάτί ή Βουλγαρία, άνήκουσα στό σύμφωνο της Βαρσοβίας, έπρεπε θεωρητικά να βρίσκεται στό πλευρό του 'Ιράκ, τό όποιο βρίσκεται σε συμπαρξία με τη Σοβιετική Ένωση. Άντίθετα ή βοήθεια πρós την Περσία στις πετρελαϊκές έξαγωγές της σημαίνει ένίσχυση της πολεμικής μηχανής της Τεχεράνης.

Άσχετα πάντως από τίς πολιτικές αυτές έπιπτώσεις, ή ναυτιλιακή είδηση άναφέρει ότι ήδη ένα πρώτο βουλγαρικό πλοίο, χωρητικότητος 254.681 τόν. d.w., τό «Iskar 2» τέθη-

κε σε ένέργεια γιά την έξυπηρέτηση της παλινδρομικής διαδρομής μεταξύ της νήσου Λαράκ καί της Φουτζάιρα στην είσοδο του Κόλπου. 'Η συμφωνία προβλέπει ότι τά πλοία αυτά θά φτάσουν τελικά τά 12, καθώς δύο θά κάνουν την άνωτέρω διαδρομή, δύο θά χρησιμοποιούνται ως πλωτές άποθήκες στη Φουτζάιρα καί τά άλλα θά διατεθούν στις μεταφορές περσικού πετρελαίου πρós διάφορους προορισμούς, χωρίς ν' άποκλείεται μερικά από αυτά να χρησιμοποιηθούν καί στη διαδρομή Λαράκ καί νήσου Κάργκ.

Με τόν τρόπο αυτό οι Βουλγαρικές ύπηρεσίες θά έξυπηρετήσουν τίς περσικές πετρελαϊκές μεταφορές, τίς όποιες ή 'Ιρακινή άεροπορία κατάφερε να πλήξει καιρώς, προσβάλλοντας άκόμα καί τη νήσο Λαράκ τόν περασμένο Νοέμβριο. 'Η Περσία γιά να άντικαταστήσει τίς άχρηστευθείσες μονάδες είχε άποταθεί στη διεθνή άγορά γιά 20 VLCC γιά τούς έξι έπόμενους μήνες.

ΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΤΟΥ ΒΕΡΟΛΙΝΟΥ

Είναι γνωστό ότι ή Σοβιετική Ένωση δέν έχει μέχρι σήμερα άναγνωρίσει ότι τό Δυτικό Βερολίνο άπ' τελεί μέρος της Όμοσπονδιακής Γερμανικής Δημοκρατίας. Έτσι παρουσιάζεται ένα σοβαρό πρόβλημα στη σύναψη της διμερούς γερmano-σοβιετικής ναυτιλιακής συμφωνίας την όποια διαπραγματεύονται τώρα στη Βόννη οι άντιπρόσωποι

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ ΠΡΟΣ ΑΓΟΡΑ 3 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΒΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ (MARINE SANITATION DEVICES) ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΤΥΠΟΥ ΑΠΟ Ι.Μ.Ο. Η U.S.C.G, ΣΕ ΚΑΛΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ. ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ Η ΣΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΤΗΛ. 4532861 - 4532505 — TELEX: 21-1363 κ. ΣΠΥΡΟΥ

των δύο χωρών.

Ειδικότερα λόγω της μη αναγνωρίσεως, ανακλύπουν δυο θεμελιώδη ναυτιλιακής μορφής ερωτήματα: Πρώτον, ποιά θα είναι το καθεστώς του πλοίαρχου του πλοίου που εισέρχεται στα σοβιετικά ύδατα, όταν ο πλοίαρχος αυτός έχει μόνιμη κατοικία στο Δυτικό Βερολίνο; Καί δεύτερον, ποιά θα είναι θεωρητικά ή σοβιετική στάση απέναντι σε μία γερμανική ναυτιλιακή εταιρία που εδρεύει στο Δυτικό Βερολίνο;

Τή σοβαρότητα του προβλήματος αποδεικνύει το γεγονός ότι στις σχετικές διαπραγματεύσεις δεν παίρνουν μέρος μόνο οι δύο αρμόδιοι επί της εμπορικής ναυτιλίας «Υπουργοί, αλλά μέτεχει και ο Υπουργός Έξωτερικών, δεδομένης της ευρύτερης πολιτικής σημασίας που θα έχει μία ναυτιλιακή συνθήκη στην οποία θα καθορίζεται το καθεστώς του Βερολίνου. Κατά τα άλλα η συνθήκη θα προβλέπει ίσομερή συμμετοχή στις αμοιβαίες μεταφορές, επέκταση των κοινών υπηρεσιών μεταξύ Αμβούργου — Βρέμης και Κλαϊπέντα και σύσταση ειδικής επιτροπής για την επίβλεψη και την επίλυση των διαφορών στις Γερμανοσοβιετικές εμπορικές συναλλαγές.

Η ΔΙΚΗ

Στις 13 Μαρτίου εμφανίστηκαν για πρώτη φορά ενώπιον του Δικαστηρίου της Όδησσου οι δύο πλοίαρχοι του τραγικού ναυαγίου που συνέβη στις 31 Αυγούστου 1986 στη Μαύρη Θάλασσα, όταν το σοβιετικό κρουαζιερόπλοιο «Ναύαρχος Νακίμωφ» έμβολίστηκε κυριολεκτικά από το επίσης σοβιετικό φορτηγό «Πιότρ Βάσεφ» και βυθίστηκε παρασύροντας στο θάνατο πλέον των 400 ατόμων από τους 1.200 επιβάτες και πλήρωμα που έφερε κατά την ώρα του ατυχήματος.

Οι δύο πλοίαρχοι κατηγορούνται για αμέλεια. Καί ο μέν πλοίαρχος του φορτηγού, γιατί δεν παραχώρησε την όφειλόμενη προτεραιότητα στο υπερωκεάνιο παρά τη σχετική είδοποίηση των λιμενικών αρχών του Νο-

βορσίσκ, ο δέ πλοίαρχος του υπερωκεανίου γιατί δεν έλαβε κανένα προληπτικό μέτρο και εγκατέλειψε τη γέφυρα κατά την κρίσιμη ώρα αφήνοντας στον υποπλοίαρχο την όλη διεύθυνση των αναγκαιών χειρισμών.

Σημειώτεον ότι μέχρι τώρα η σχετική ανάκριση έχει αποδείξει: τα ακόλουθα: "Ότι το πλοίο βυθίστηκε μέσα σε όκτω λεπτά μη δίνοντας ευκαιρία στο πλήρωμα να ενεργοποιηθεί τα σωστικά μέσα. "Ότι ο μεγαλύτερος αριθμός των θυμάτων βρισκόταν υπό το κατάρωμα. "Ότι και τα δύο πλοία ήταν τόσο σε ακουστική όσο και σε οπτική επαφή και είχαν αναμμένα τα φώτα πορείας. Καί τέλος ότι κατά την ώρα του ατυχήματος επικρατούσε γαλήνη.

ΞΕΠΕΡΑΣΕ ΤΗ ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ

Για πρώτη φορά στην ιστορία του τό λιμάνι του Χόγκ Κόγκ ξεπέρασε τη Νέα Υόρκη στην εξυπηρέτηση των φορτίων κοντέινερ, καταλαμβάνοντας έτσι τη δεύτερη παγκοσμίως θέση μετά το Ρότερνταμ. Κατά τις έξι πτήσεις στατιστικές τα τέρμιναλ του Χόγκ Κόγκ εξυπηρέτησαν 2,77 εκατομ. εμπορευμάτων TEU, έναντι των 2,29 εκατομ. του 1985. Έξάλλου το 1986 το έγκιβωτισμένο εμπόριο της Νέας Υόρκης και της Νέας Γερσής ανήλθε σε 2,34 εκατ. (TEU).

Παράλληλα η κυβέρνηση του Χόγκ Κόγκ προωθεί τα σχέδια περαιτέρω αναπτύξεως των δυνατοτήτων του λιμένος. Έτσι ενώ το έκτο τέρμιναλ θα είναι έτοιμο το 1989, ήδη ζήτησε προσφορές για την κατασκευή ενός έβδομου τέρμιναλ στον κύριο λιμένα του Kwai Chung. Όταν και αυτό πραγματοποιηθεί η δυναμικότητα του Χόγκ Κόγκ σε εξυπηρέτηση χειρισμού κοντέινερ θα φθάσει τα 3,5 εκατομ. TEU.

Πρέπει να σημειωθεί πάντως ότι μία κυβερνητική σχετική ανακοίνωση άφησε να εννοηθεί ότι ο ρυθμός της ετήσιας αύξησεως των λιμενικών δυνατοτήτων σε κοντέινερ πρέπει να ρυθμισθεί ώστε να μη ξεπερνά το 9% ετησίως.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

"Όσο απλώνεται η μόδα των θυγατρικών, νηολογίων, είμαστε ι ποχρεωμένοι να ενημερωθούμε για τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. "Ας αρχίσουμε λοιπόν με τα αρχικά Ι.Ο.Μ. τα οποία δεν είναι όπως θα νόμιζε κανείς, αναγραμματισμός του τίτλου του γνωστού μας ΙΜΟ. Είναι τα αρχικά του νέου βρετανικού νηολογίου της Isle of Man, τα οποία σε συνεχώς περισσότερα βρετανικά πλοία θα αντικαταστήσουν τον πατροπαράδοτο U.K. του Ήνωμένου Βασιλείου. Θα πρέπει να μάθουμε επίσης ότι η Isle of Man βρίσκεται κάπου ανάμεσα από την ακτή του Λανκασάιρ και της Βόρ. Ήρλανδίας. Ότι έχει περίπου 60.000 κατοίκους και ότι διαθέτει κάποια κυβερνητική αυτονομία με δική της Βουλή 24 μελών.

Τό πιό αξιοπερίεργο όμως από τα χαρακτηριστικά της νήσου, που η πρόσφατη φήμη της έφερε στο φως της δημοσιότητας είναι ίσως τό εβλημά της. Πρόκειται για θυρεό στον οποίο κάτω από τό βρετανικό στέμμα υπάρχει ένα παράξενο σύμπλεγμα τριών ανθρώπινων ποδιών που τρέχουν σε άκτινωτό σχήμα. Η παράσταση συνοδεύεται από ένα λατινικό ρητό που λέει: "Quocumque jeceris stabit" και τό οποίο σε κάπως ελεύθερη απόδοση σημαίνει "όπως κι αν πέσεις, θα σταθείς στα πόδια σου". Δέν ξέρουμε για ποιά λόγο και μέ ποιά αφορμή η βρετανική νήσος υιοθέτησε ένα τόσο πρωτότυπο οικόσημο. Πρέπει όμως να όμολογήσουμε ότι δύσκολα θά μπορούσε κανείς να φαντασθεί ευτυχέστερο οίονω για τούς πλοιοκτήτες που νηολογούν πλοία στην Isle of Man.

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

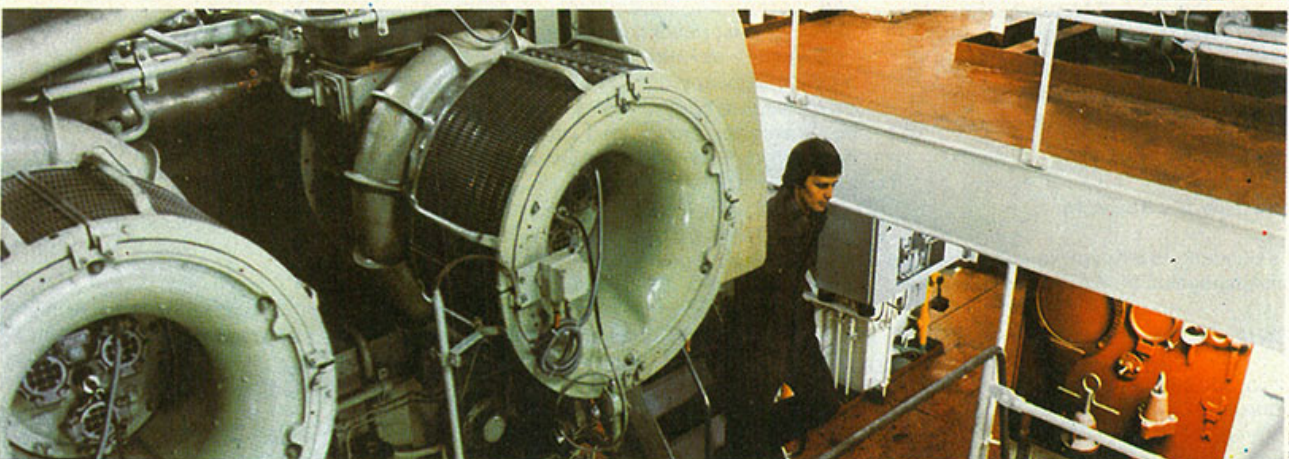
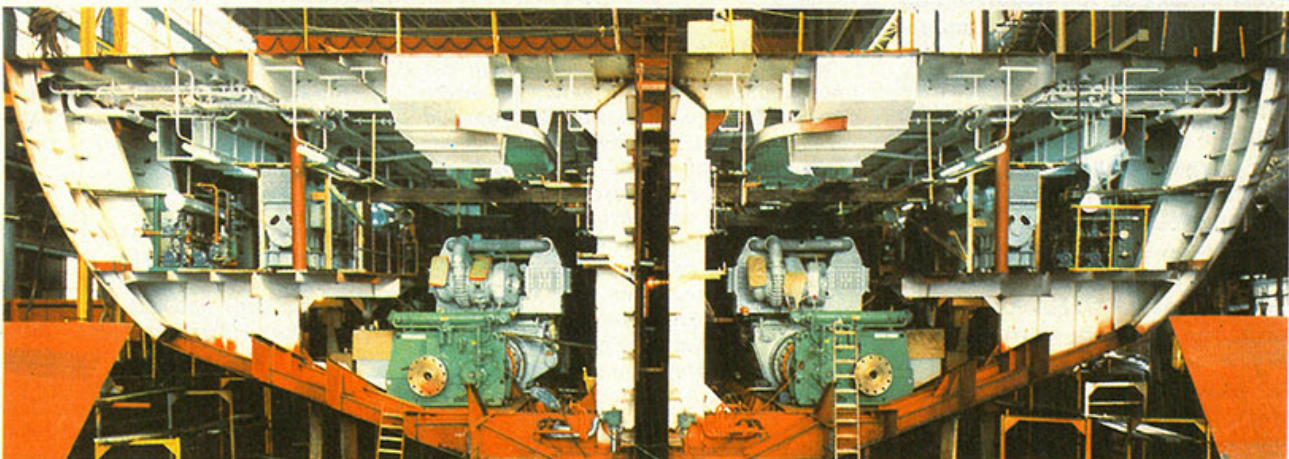
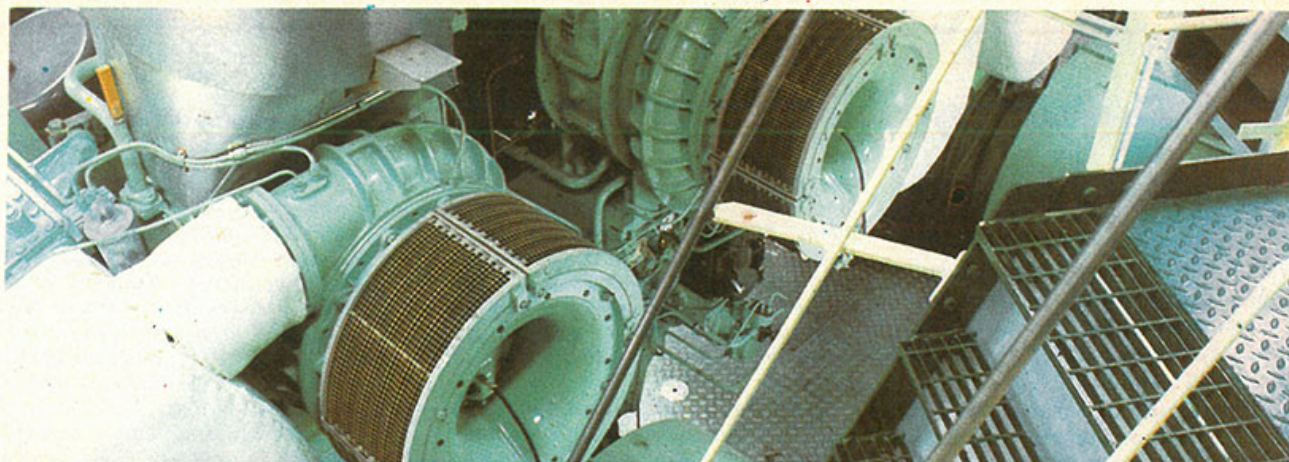
OLYMPIC MARITIME CARRIERS Pte Ltd.
#28-08 International Plaza, 10 Anson Road, Singapore 0207.
TELS: 2249490/2249557/2249583 AOH: 2257360/4816919
TLXS: 23810, 42208 (OLYMIC RS) CABLES: "OLYMPISHIP"

* MALAYSIA

OLYMPIC MARITIME CARRIERS (MALAYSIA) Sdn Bhd
10 Lorong Campenang, 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"



“The outstanding reputation held by BBC in the shipping world – and elsewhere – is backed up by the qualified advisory and after-sales service offered to the manufacturers and users of diesel engines.”

BBC
BROWN BOVERI

BBC
BROWN BOVERI

Brown Boveri Hellas S.A.
Turbocharger and Marine Division
99, Akti Miaouli, GR-185 38 Piraeus

PHONE: Office 41 81 749 Sales, Spares, Stock
Workshop 43 10 751 Service repairs
TELEX: 24 11 32

Emergency AOH 46 12 204 & 80 24 313

Your *turbocharger*
is only as good as the service organization
behind it

Εμπιστοσύνη στο Έθνικό Νηολόγιο

Οι επίμονες προσπάθειες του ύπουρου κ. Στάθη Άλεξανδρή υπέρ της Έλληνικής ναυτιλίας αρχίζουν να αποδίδουν καρπούς: Το έθνικό νηολόγιο αποκτά πάλι την εμπιστοσύνη του ελληνικού έφοπλισμού, αναμένεται δέ ότι σταδιακά αλλά σταθερά θα πραγματοποιηθεί και η επαναφορά των πλοίων.

Χαρακτηριστική επί του προκειμένου είναι η δημοσιευμένη άμεσως εν συνεχεία εγκύκλιος του Κομμίτη που αναφέρεται στην επίσκεψη του ύπουρου στο Λονδίνο τις τελευταίες ημέρες του Μαρτίου. Η αντίληψη όμως για την αποκατάσταση της εμπιστοσύνης διευρύνεται σταθερά και γνωστοί έφοπλιστές συγχαίρουν ήδη τον κ. Άλεξανδρή για τα όσα υπέρ της Ναυτιλίας έκανε και εξακολουθεί να κάνει. Έκάματε, αλήθεια, πολλά για την Έλληνική Ναυτιλία, υπογραμμίζει σε σχετική επιστολή του προς τον κ. Άλεξανδρή γνωστό στέλεχος της ελληνικής ναυτιλιακής οίκοι.

Ενώ άλλος γνωστός έφοπλιστής με επιστολή του επίσης προς τον ύπουργο εύχεται να φέρει αποτελέσματα ή μάχη του για την Έλληνική Ναυτιλία και υπογραμμίζει ότι η υποστήριξη σ' αυτή τη μάχη που είναι τώρα ήθική θα γίνει σιγά - σιγά και υλική, με την έγγραφη δηλαδή πλοίων στο έθνικό νηολόγιο.

Η εγκύκλιος του Κομμίτη

Η εγκύκλιος του Κομμίτη προς τα μέλη του με ημερομηνία 31 Μαρτίου έχει ως εξής:

Αγαπητοί Κύριοι,

Όπως σας είναι γνωστό, την παρελθούσα Παρασκευή, 27η Μαρτίου 1987, με την άφιξη του ύπουργού Ε.Ν. κ. Στ. Άλεξανδρή στο Λονδίνο, κατόπιν προσκλήσεώς μας, τον όποιον συνόδευσαν ο Γενικός Γραμματέας ΥΕΝ, κ. Β. Παπαδόπουλος, ο Αρχηγός Α.Σ.

κ. Χρ. Ντούνης, ο ύπαρχηγός Α.Σ. κ. Γ. Βασσόπουλος και ο Διευθυντής Ω.Ν. κ. Ν. Χασιώτης, εδόθη γεύμα προς τιμή του, στο Queen's Room του Baltic Exchange, με άθροια προσέλευση εκπροσώπων των ναυτιλιακών Γραφείων Μελών. Στο γεύμα παρέστησαν ο Πρέσβης κ. Στ. Σταθάτος και άλλα στελέχη της Πρεσβείας, καθώς και δημοσιογράφοι.

Πρίν από το γεύμα επραγματοποιήθη σύσκεψη του Συμβουλίου του Committee, με παρόντα και εύρισκόμενα στο Λονδίνο μέλη του Συμβουλίου της Ε.Ε.Ε, με τον ύπουργό και τους επιτελείς του.

Η σύσκεψη άνοιξε με προσφώνηση του Προέδρου του Committee, κ. Ίω. Αδ. Χατζηπατέα, ο όποιος καλωσόρισε τον ύπουργό και τους επιτελείς του και υπογράμμισε ότι η νέα πρόσκληση του Committee προς τον ύπουργό είναι ένδειξη και εκδήλωση αναγνώρισης του πραγματοποιούμενου έποικοδομητικού έργου του ύπουργείου.

Εν συνεχεία, με πρόταση του ύπουργού, έγινε ελεύθερη συζήτηση, και ήταν έμφανής η προσπάθεια του ύπουργού και των επιτελών του, να τονίσουν την αλλαγή νοοτροπίας που επικρατεί τώρα στο ΥΕΝ, στην διαχείριση των θεμάτων που άφορούν το Έλληνικό πλοίο και τους Ναυτικούς, και την προθυμία να συζητήσουν και να εξετάσουν κάθε ζήτημα που θα βοηθήσει το ελληνικό πλοίο να γίνει συναγωνιστικό.

Εθίγησαν πολλά θέματα, μεταξύ των όποιων η φορολογία, το ΝΑΤ, το συνδικαλιστικό Νομοσχέδιο, ο περιορισμός του δικαιώματος της άπεργίας, η Ναυτική Έκπαίδευση, η ίδρυση νέων Σχολών, το Λιμενικό Σώμα, κλπ.

Ο ύπουργός υπεσχέθη να εξετάσει κάθε πρόταση μέσα στα πλαίσια των δυνατοτήτων που υπάρχουν και της πραγματικής καταστάσεως στην Ελλάδα, με τις αντιδράσεις της Ναυτεργασίας και άλλους παράγοντες. Εξέφρασε κατά κάποιο τρόπο την άπογοήτευσή του, ότι παρά τα ληφθέντα μέτρα για την Ναυτιλία, συνεχίζεται, σύμφωνα με στοιχεία που είχε, η φυγή από το Έλληνικό Νηολόγιο, γεγονός που δυσχεραίνει την προώθηση και καθιέρωση και άλλων μέτρων για την Ναυτιλία.

Ετονίσθη στον κ. ύπουργό από του παρι-

σταμένους, ότι η Έλληνική σημαία έχει την απόλυτη προτίμηση όλων, γιατί όπως έδηλώθη, πρώτα - πρώτα είμαστε Έλληνες και θέλουμε τη σημαία μας στα πλοία μας και Έλληνες ναυτικούς. Άλλά για να επιβιώσουμε, σαν Έλληνική ναυτιλία, το Έλληνικό πλοίο πρέπει να γίνει συναγωνιστικό προς τις άλλες Ναυτιλίες. Τώρα είναι το πλέον βεβαρυμένο στον Ευρωπαϊκό χώρο. Τα μέχρι τώρα ληφθέντα μέτρα είναι καλά και πολύ εκτιμήθηκαν, όπως επίσης εκτιμήθηκε η καθιέρωση επισκέψεων σε ναυτιλιακά Γραφεία του Πειραιά, από έπιλεκτα στελέχη του Λιμενικού Σώματος. Αυτές οι έπαφές πρέπει να συνεχισθούν. Η επαναφορά στην Έλληνική σημαία, τώρα που επανακτάται η εμπιστοσύνη προς το Έθνικό Νηολόγιο, θα πραγματοποιηθεί σταδιακά και σταθερά.

Οι παραστάτες στο γεύμα εκπρόσωποι των Ναυτιλιακών Γραφείων, άκουσαν τον κ. ύπουργό, μετά το παρατεθέν γεύμα, να αναφέρεται στην πρόθεσή του να βοηθήσει την συναγωνιστικότητα του Έλληνικού πλοίου και στην προθυμία του να εξετάσει, μαζί με το επιτελείο του, κάθε πρόταση που θα βοηθήσει το Έλληνικό πλοίο. Έδόθησαν εν συνεχεία πολλές πληροφορίες και άπαντήσεις, σε διάφορα τεθέντα έρωτήματα, για τα μέτρα που έλήφθησαν και έκείνα που εύρίσκονται υπό εξέταση.

Την έσπερα της ίδιας ημέρας, με πρόσκληση του Προξενικού Λιμενάρχου Λονδίνου, κ. Ίω. Φατούρου, εκπρόσωποι των Ναυτιλιακών Γραφείων έτυχαν της φιλοξενίας του και είχαν την εύκαιρία εκ νέου να συνομιλήσουν με τον ύπουργό κ. Στ. Άλεξανδρή και όλους τους επιτελείς του.

Στο σύνολο της συναντήσεως διεπιστώθη πνεύμα κατανοήσεως εκατέρωθεν και έπίσης η καλή διάθεση όλων για τη σωτηρία του Έθνικού μας νηολογίου.

Με φιλικούς χαιρετισμούς

Δ. Βασιλειάδης

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

★ 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

Athens Office: Telephone 4112252 Telex 21 1136 KATS

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΣΥΓΧΑΙΡΟΥΝ ΤΟΝ Κ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟ ΓΙΑ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ

Ο Πρόεδρος της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης και ένας Έλληνας σπουδαστής επί πτυχίω στην Ιταλία — ο κ. Νίκος Καρρές — με επιστολές συγχαίρουν τον κ. Γεώργιο Μ. Δρακόπουλο για τη δημιουργία του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου.

Συγκεκριμένα, στην επιστολή του προς τον κ. Δρακόπουλο ο πρόεδρος της Ε.Ε.Ε. υπογραμμίζει:

Αγαπητέ κ. Δρακόπουλε,

Η επιστολή μου αυτή έχει σκοπό να σας εκφράσει τα θερμά συγχαρητήρια των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου της Ένώσεώς μας και τα δικά μου προσωπικά για την ίδρυση του θαυμάσιου Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου στην Μύκονο καθώς και για την πρόσφατη έκδοση του σχετικού Λευκώματος.

Η προσφορά σας αυτή σας κατατάσσει μεταξύ των μεγάλων ευεργετών του ελληνικού έθνους, διότι η ίδρυση του Ναυτικού Μουσείου στην Μύκονο αποτελεί ένα ευεργέτημα και θαυμάσιο απόκτημα τόσο της γενετήριάς σας όσο και όλου του ελληνικού κράτους. Η ενέργειά σας αυτή δέ, συνεχίζει την μεγάλη παράδοση του ελληνικού έφοπλισμού σε έργα ευποιίας και τονίζει την συμβολή του στη μορφωτική, πολιτιστική και κοινωνική ανάπτυξη του τόπου.

Συνάμα, το σχετικό λεύκωμα αποτελεί ένα πλήρως έμπεριστατωμένο ιστορικό δοκίμιο. Δίνει στον αναγνώστη μία ζωντανή εικόνα της εξέλιξης της εμπορικής ναυτιλίας ανά τους αιώνες και κάνει γνωστή την τεράστια συμβολή των αιγαίοπελαγιτών στην ελληνική ιστορία και ειδικότερα στην ναυτική ιστορία του έθνους μας.

Τέλος, θα ήθελα να τονίσω ένα ιδιαίτερα σημαντικό και λεπτό σημείο ότι και τα δύο έργα σας συντελούν στην διατήρηση της ελληνικής παράδοσης που απέτελεσε και θα αποτελεί πάντα τεράστιο πλούτο για τον ελληνικό λαό.

Με ιδιαίτερη εκτίμηση
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

Πειραιεύς, 27.3.1987

Έξ άλλου, στην επιστολή του προς τον κ. Δρακόπουλο ο κ. Νίκος Καρρές αναφέρει τα εξής:

Αγαπητέ κύριε Δρακόπουλε,

Με ιδιαίτερη συγκίνηση και θαυμασμό πληροφορήθηκα από ραδιοφωνική έκπομπή (Φωνή της Ελλάδος) για την δραστηριότητα και την ίδρυση του Μουσείου Αιγαίου, του οποίου είστε ο αποκλειστικός συντελεστής.

Είναι κάτι που πράγματι έλειπε στο χώρο αυτό. Εκτός από τα συγχαρητήριά μου σαν

άπλου Έλληνα του εξωτερικού, θα ήθελα να σας ζητήσω τα απαραίτητα ντεπλιάνς και, τι άλλο νομίζετε χρήσιμο για την γνωστοποίηση στο Ιταλικό κοινό αυτού του τεραστίως σημαντικού έργου που πραγματοποιήσατε, για το οποίο θα πρέπει να υπερηφανεύεται ο κάθε Έλληνας.

Υπάρχει δυνατότητα δημοσίευσής μεσω του Ιταλικού τύπου.

Από το 1982 ασχολούμαι με τα προβλήματα των Έλληνοφώνων κοινοτήτων της Νοτίου Ιταλίας. Θα χαρώ πολύ να μου απαντήσετε σύντομα για να μπορέσω να ανταποκριθώ στα όσα πιο πάνω σας αναφέρω.

Μετά τιμής
ΝΙΚΟΣ ΚΑΡΡΕΣ
Επί πτυχίω Πολ. Μηχανικός

L' Aquila 21.3.87

ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΕΕ

Κύριε Διευθυντά,

Με την πλήρωση της κενής από καιρό θέσεως του Γενικού Διευθυντού της ΕΕΕ μου δίνεται η ευκαιρία να διατυπώσω όρισμένες σκέψεις που από καιρό μου είχαν δημιουργηθεί. Τους τελευταίους μήνες παρατηρήθηκε μία σοβαρή διαρθρωτική μεταβολή στην έσωτερική οργάνωση της ΕΕΕ με αρχή την «για λόγους οικονομίας» όπως εικάστηκε απόλυση και μάλιστα χωρίς προειδοποίηση στελεχών της ΕΕΕ μετά από πολυετή πολύτιμη προσφορά τους στον χώρο της Ναυτιλίας, ή οποία σε συνδυασμό με τις επισημονικές τους γνώσεις, (πτυχία έσωτερικού — εξωτερικού και γνώσεις ξένων γλωσσών), αποτελούσαν εγγύηση για την ομαλή συνέχιση του δύσκολου έργου της ΕΕΕ.

Κατόπιν ακολούθησε ένα τρίτο κενό διαρκείας τεσσάρων μηνών στην θέση του Γενικού Διευθυντού της ΕΕΕ με αποτέλεσμα η Ένωση με προσωπικό 15 ατόμων μόνον, όπου οι 11 είναι βοηθητικό προσωπικό (κλητήρες - δακτυλογράφοι), προσπαθεί να φέρει σε πέρας το δύσκολο έργο της Ένώσε-

ως, με αποτέλεσμα, να μην μπορεί εκ των πραγμάτων να προσφέρει σωστές και πλήρεις υπηρεσίες στα Μέλη της.

Αναλογιζόμενος την χρυσή εποχή του αείμνηστου Αντώνη Χανδρή κρούω τον κώδωνα του κινδύνου, ιδιαίτερα σήμερα όπου οι εποχές δεν επιτρέπουν κανένα είδος πειραματισμού και ελπίζω ότι η ΕΕΕ θα προχωρήσει σύντομα στην αναγκαία στελέχωση με αξιους συνεργάτες για να προσφέρει σωστό και υπεύθυνο έργο, το οποίο τόσο χρειάζεται η χώρα μας και η Ναυτιλία.

Εύχαριστώ για τη φιλοξενία,
Κ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ
Ακτή Μιαούλη 35-39

Πειραιάς 13/4/87

ΚΟΙΝΗ ΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΠΝΟ

Κύριε Διευθυντά,

Στο τεύχος 1244/1003 της 1ης του Απριλίου 1987 του περιοδικού σας δημοσιεύεται σχόλιο με τίτλο «ΕΙΝΑΙ ΚΑΙ ΑΦΕΛΕΙΣ;» Τόν απρεπή αυτόν χαρακτηρισμό σας επιστρέφουμε στον συντάκτη σας ο οποίος με τα όσα απaráδεκτα αναφέρει στο κείμενό του αυτός αποδεικνύεται άφελης αλλά και εκτός τόπου και χρόνου. Γιατί πώς αλλιώς μπορεί να εξηγήσει κανείς ότι ο συντάκτης του σχολίου αυτού έρωτά: «ποιά συγκεκριμένα μέτρα, πέρα από την προσπάθεια για διαβήματα της Όμοσπονδίας Ναυτικών Κορέας προς την Κορεατική Κυβέρνηση... έχει υποδείξει και έχει υποστηρίξει η Π.Ν.Ο. για την συγκράτηση ή και για την επιστροφή των πλοίων στο έθνικό νηολόγιο;» Με το έρωτήμά του αυτό αποδεικνύεται ότι έχει πλήρη άγνοια για τις προσπάθειες που έδω και πέντε χρόνια έχει καταβάλλει η ΠΝΟ γα τις άθμιτες πρακτικές των Manning gents στην Νότια Κορέα.

Έχοντας (ήθελημένα τάχα;) ότι η ΠΝΟ από τον Οκτώβριο του 1982 υπήρξε η πρώτη οργάνωση της δύναμης της ΔΟΜ που έβαλε θέμα στα αρμόδια όργανά της για την άθμιτη πρακτική των πρακτόρων αυτών και κατάφερε να περιορίσει σε ένα μεγάλο βαθμό τη χρησιμοποίηση Κορεατών Ναυτικών στα Έλληνόκτητα πλοία αλλά και σε άλλων συμφερόντων πλοία;

Ο συντάκτης σας φαίνεται ότι η δέν παρακολουθεί τις δραστηριότητες της ΠΝΟ πάνω σε αυτό το θέμα ή σκόπιμα επιχειρεί, χωρίς όμως να το καταφέρει, να διαστρεβλώσει τα γεγονότα για σκοπούς που ο Γ.

Your supplier in Rotterdam

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

Phone: 010 4622744
Telex: 25525 ZANJO
Telefax: 010-4150082
Cable: ORACLE Rotterdam

P.O.BOX. 11088
3004 EB Rotterdam

διος μόνον γνωρίζει. Γι' αυτό και του συνιστούμε να είναι στο μέλλον πιά προσεκτικός. Δικαίωμα του συντάκτη σας είναι έξ' άλλου να υποστηρίξει ότι «δεν είναι δυνατόν να υπάρχει ενδιαφέρον της ITF για έθνικό μας νηολόγιο...». Του διαφεύγει όμως ότι σε ένα μεγάλο βαθμό η επιστροφή των πλοίων στο Έλληνικό νηολόγιο οφείλεται στον άγωνα της ΔΟΜ κατά των υπό σημαίες εύκολιας πλοίων τα οποία κάτω από την άσκηση συνδικαλιστικής δράσης επέστρεψαν στην Έλληνική σημαία. Όλα τα άλλα που αναφέρονται στο σχόλιο είναι εκ του πονηρού και δεν αντέχουν στην άσκηση οποιασδήποτε κριτικής.

Μετά από τα παραπάνω εκφράζουμε τη λύπη μας για την απαράδεκτη αυτή στάση του συντάκτη σας απέναντι στην ΠΝΟ και στα συγκεκριμένα θέματα, ενώ ταυτόχρονα θα περιμέναμε από το περιοδικό σας μία περισσότερο υπεύθυνη και σοβαρή προσέγγιση παρόμοιων ναυτιλιακών θεμάτων.

Με τιμή
ΜΙΧΑΗΛ ΖΕΝΕΦΥΛΛΗΣ
Γενικός Γραμματέας Π.Ν.Ο.

Τετάρτη 8 Απριλίου 1987

Σημ. Συντ.: Είναι εκπληκτικό: Η διοίκηση της Ναυτικής Όμοσπονδίας όμολογεί κυνικά — όπως προκύπτει από την ανωτέρω επιστολή του γενικού της γραμματέα κ. Ζενεφύλλη — ότι το μόνο μέτρο που βρήκε για τη συγκράτηση ή και την επιστροφή των (ελληνόκτητων) πλοίων στο έθνικό νηολόγιο είναι η καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών των MANING AGENTS στη Νότιο Κορέα (για την οποία, ερήσθω εν παρόδω, αγωνίζεται εδώ και πέντε χρόνια!). Και θεωρεί ότι η επιστροφή των πλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και μάλιστα σε ένα μεγάλο βαθμό οφείλεται στον άγωνα της ΔΟΜ κατά των πλοίων με σημαίες εύκολιας...

Πέρα από τα ανωτέρω, για τα οποία οι τελικοί κριτές είναι οι ναυτικοί μας, χρειάζεται να διευκρινίσουμε ότι ο κ. Ζενεφύλλης περιέκοψε, για λόγους που γνωρίζει ο ίδιος, ένα ουσιαστικό, κατά την αντίληψη μας, σημείο από το τμήμα του σχολίου των «Ναυτικών Χρονικών» που χρησιμοποιεί στην ανωτέρω επιστολή του και για το λόγο αυτό αναδημοσιεύουμε αυτούσιο το σχετικό κείμενο (ή παραβολή με το παρατιθέμενο από τον κ. Ζενεφύλλη κείμενο είναι ένδεικτική):

«Ποιά συγκεκριμένα μέτρα, πέρα από την προσπάθεια για διαβήματα της Όμοσπονδίας Ναυτικών Κορέας προς την κορεατική κυβέρνηση να κυνηγήσει το πλοοσάρισμα φθηνού πακέτου (νοτιοκορεατικών) πληρωμάτων — αν αυτό είναι δυνατόν να συμβεί — έχει υποδείξει και έχει υποστηρίξει η Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία για τη συγκράτηση ή και για την επιστροφή των πλοίων στο έθνικό νηολόγιο».

κό νηολόγιο».

Έκτός όμως από το απόσπασμα αυτό, χρειάζεται να αναδημοσιεύσουμε — για να έχουν μία πληρη και άμεση αντίληψη όλοι οι αναγνώστες — και το υπόλοιπο μέρος του σχολίου που είναι «όλα τα άλλα» για τα οποία ο γεν. γραμματέας της ΠΝΟ, ποιων εν προκειμένω την νήσαν αποφάνθηκε ότι «είναι εκ του πονηρού και δεν αντέχουν στην άσκηση οποιασδήποτε κριτικής». «Όλα τα άλλα», λοιπόν, ήταν τα εξής:

«Επί πλέον των ανωτέρω εμείς δεν δεχόμαστε ότι είναι δυνατόν να υπάρχει ενδιαφέρον της ITF, (της ΔΟΜ, όπως αναφέρεται στην ανακοίνωση της ΠΝΟ) για το έθνικό μας νηολόγιο, εκείνο που ενδιαφέρει την ITF για αυτό άλλωστε δημιουργήθηκε, είναι να σβήσει από το «χάρτη» την Έλληνική Ναυτιλία. Αυτό άλλωστε αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι, ενώ η ITF καλύπτει με τις εύλογες της κάθε προσπάθειας των δημιουργών της για να εξασφαλίσουν φθηνότερο κόστος διαχείρισης, αρνείται το ίδιο δικαίωμα στην Έλληνική Ναυτιλία.

Φυσικά δεν χρειάζεται να αναφέρουμε το παραμικρό αναφορικά με τη σοβαρότητα και την υπευθυνότητα με την οποία αντιμετωπίζουν τα ναυτιλιακά θέματα τα «Ναυτικά Χρονικά», όπως λόγου χάρι είναι η διατήρηση του έθνικού μας νηολογίου, για το οποίο η διοίκηση της ΠΝΟ μάχεται και μάλιστα εδώ και πέντε χρόνια καταπολεμώντας τις αθέμιτες πρακτικές των MANING AGENTS στη Νότιο Κορέα.

ΞΕΝΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΕΙΣ

Η ΑΛΗΘΕΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΗΛΙΟΥ ΕΑΝΕ» ΚΑΙ «ΩΚΕΑΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΗΛΙΟΥ ΕΑΝΕ»

Στην εφημερίδα ΕΘΝΟΣ της περασμένης Κυριακής και στον τύπο της Δευτέρας είδαν το φως ψευδή και κακόβουλα δημοσιεύματα εις βάρος των εταιριών μας ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΗΛΙΟΥ και ΩΚΕΑΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΗΛΙΟΥ. Τα δημοσιεύματα προκλήθηκαν από τρεις πρώην υπαλλήλους της εταιρίας, ΔΙΟΝΥΣΙΟ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟ, ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟ Έλληνοαμερικανούς με Άμερικανικά διαβατήρια και τον Κύπριο ΜΙΧΑΗΛ ΠΡΟΔΡΟΜΟΥ, που καταχράστηκαν σε βάρος της εταιρίας ποσόν 6.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ κατ' ελάχιστον όριον και αντιστοιχεί σήμερα σε 820.000.000 δραχμές περίπου. Περιέχουν δε ψευδή ασύστολα και διαστρεβλώσεις της αλήθειας. Από επίσημο διαχειριστικό έλεγχο που πραγματοποιήθηκε μέχρι τώρα για τις χρήσεις 1983 - 1985 από το Σώμα Όρκωτων Λογιστών και που οι διαπιστώσεις του επιβεβαιώθηκαν από τις διεθνείς ελεγκτικές εταιρίες PRICE WATERHOUSE και ARTHUR ANDERSEN αποδείχθηκε απόλυτα ότι οι παραπάνω υπάλληλοι διέπραξαν την κολοσιαία αυτή κατάχρηση σε βάρος των εταιριών μας και έτσι από μισοθώβιοι έγιναν ζάμπλουτοι.

Από τον Μάιο του 1986 οι ανωτέρω υπάλληλοι διώκονται ποινικά για παράνομη εξαγωγή συναλλάγματος, υπεξαίρεση και πλαστογραφία σε βαθμό κακουργήματος και ζητήθηκε από τις αρμόδιες Έλληνικές Αρχές η δικαστική συνδρομή των αλλοδαπών Αρχών, η οποία δόθηκε από την Εισαγγελία της Ζυρίχης και έτσι επιτεύχθηκε η κατάσχεση τεράστιων χρηματικών ποσών σε Ξένες Τράπεζες. Με τις υπ' αριθμ. 60/86, 62/86 και 63/86 αποφάσεις του Μονομελούς Δικαστηρίου της Ζυρίχης κατασχέθηκαν 3.105.000 Έλβετικά Φράγκα που αντιστοιχούν σήμερα στο ποσό των Έλληνικών Δραχμών 279.500.000 στο λογαριασμό των Παναγιώτη και Χριστίνας Αναγνωστοπούλου στην HANDELSBANK της Ζυρίχης και 2.434.000 Έλβετικά Φράγκα του Μιχαήλ Προδρόμου στην ίδια Τράπεζα, ως και 322.000 δολάρια ΗΠΑ στην BARCLAYS BANK του Λονδίνου που αντιστοιχούν σε Έλληνικές δραχμές 262.500.000. Συνολικά κατασχέθηκαν 542.000.000 δραχμές σε συνάλλαγμα που φυγαδεύτηκαν παράνομα εκ της χώρας μας.

Οι παραπάνω κατηγορούμενοι υπάλληλοι σήμερα που πλοσιάζει η ώρα της απολογίας τους και αντιμετώπιζουν τα φυσικά επακόλουθα των πράξεών τους, για λόγους αντιπερισπασμού εστράφησαν εναντίον μας με μηνυτή τον Διονύσιο Αναγνωστοπούλου και μάρτυρας τους λοιπούς. Υπέβαλαν μίαν άοριστη ψευδομήνυση για παράνομη δήθεν εξαγωγή συναλλάγματος εκ μέρους μας, για φοροδιαφυγή και για καθυστέρηση καταβολής ασφαλιστικών εισφορών του ΙΚΑ, ενώ γνωρίζουν ότι οι εταιρίες μας λειτουργούν με το ΝΔ 2687/53 και έχουν δικαίωμα απεριόριστης εξαγωγής συναλλάγματος και η μόνη φορολογία εισοδήματος που βαρύνει τις εταιρίες είναι βάσει της χωρητικότητας του πλοίου και έχει εξοφληθεί στο άκέραιο.

Τό θλιβερό περιεχόμενο της μηνύσεως αυτής απηχούν τα ανωτέρω δημοσιεύματα. Ανεξάρτητα από το ότι διά την ψευδομήνυσίν των θα αποφανθώ η Δικαιοσύνη η μήνυση των καταχραστών αυτών αποτελεί κωμική και άθλια εις βάρος των αυτοκαταμήνυση, διότι αυτοί ήταν οι διευθύνοντες και προϊστάμενοι της διαχείρισής μας και συνεπώς αν επρόκειτο να διαπραχθή κάποιο αδίκημα, τό διέπραξαν οι ίδιοι ως φυσικοί άυτοουργοί. Έχουν παρά ταύτα τό θράσος να παρουσιάζονται ως κατηγοροί και να παρασύρουν τον τύπον στην συκοφαντική τους έκστρατεία.

Τά ανωτέρω για να καταδειχθώ η ήθική ποιότητα των ανθρώπων αυτών και να αποκατασταθεί και υπογραμμισθεί η αλήθεια κατά τον χρόνο που καλούνται, απολογούμενοι να λογοδοτήσουν στην Ανάκριση.

Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ

Η ΤΕΧΝΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΤΟΥ Ι.Μ.Ο.

Τά προγράμματα τεχνικής βοήθειας στις υπό ανάπτυξη χώρες. 'Η συνεργασία ανεπτυγμένων και υπό ανάπτυξη χωρών. Οί πόροι της οικονομικής άρωγής. 'Η διαδικασία κατάρτισης των προγραμμάτων βοήθειας. Κύριος στόχος ή εκπαίδευση. Τό ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο τού Μάλμο.

Μολονότι οί 130 χώρες - μέλη τού Ι.Μ.Ο. είναι απολύτως σύμφωνες γιά τήν προώθηση τής «ασφαλέστερης ναυσιπλοΐας καί τών καθαρότερων θαλασσών», καταλαβαίνουν-ώς τόσο ότι υπάρχουν μεγάλες δυσκολίες γιά τήν επίτευξη τού σκοπού αυτού.

Αυτό αφορά κυρίως τίς υπό ανάπτυξη χώρες οί όποιες καί αποτελούν τό κύριο σώμα τών μελών. Γιά τίς περισσότερες από τίς χώρες αυτές τό κύριο εμπόδιο βρίσκεται στήν έλλειψη εκπαιδευμένου καί ειδικευμένου προσωπικού, τό όποιο θεωρείται άπαραίτητο γιά τήν ανάπτυξη καί τή λειτουργία ύγιους ναυτιλιακής βιομηχανίας. 'Επιπλέον υπάρχει έλλειψη οικονομικών πόρων γιά τή δημιουργία τής αναγκαίας ανθρώπινης καί φυσικής υποδομής. Γιά νά βοηθηθούν οί χώρες αυτές, ό ΙΜΟ εισήγαγε από 20ετίας ήδη ένα πρόγραμμα τεχνικής βοήθειας, μέ βασικό στόχο τήν κάλυψη τής διαφοράς μεταξύ ανεπτυγμένων καί αναπτυσσομένων ναυτικών χωρών. Τό πρόγραμμα αυτό όφειλε συγχρόνως τόσο τίς ανεπτυγμένες όσο καί τίς αναπτυσσόμενες χώρες, δεδομένου ότι οί μέν πρώτες έποφελούνται από τή σταθερή βελτίωση σέ παγκόσμιο επίπεδο τής ασφαλείας ναυσιπλοΐας καί τής προλήψεως τής ρυπάνσεως, ενώ στίς δεύτερες παρέχεται ένα μοναδικό μέσο προσεγγίσεως στόν πολυσύνθετο κόσμο τής σύγχρονης παγκόσμιας ναυτιλίας.

'Η βελτίωση τής ασφαλείας καί τά χαμηλά επίπεδα ρυπάνσεως αποτελούν δικαιωματικά τούς επιθυμητούς στόχους γιά όλους. Παράλληλα υπάρχουν πάρα πολλοί πρακτικοί λόγοι πού στη-

ρίζουν τή διεθνή έκστρατεία τού ΙΜΟ γιά τή βελτίωσή τους. Τά πλοία τών χωρών πού δέν θά μπορούσαν νά ανταποκριθούν στά νέα επίπεδα ασφαλείας θά αντιμετώπισουν σοβαρά προβλήματα στήν προσπάθεια συναλλαγής μέ τούς λιμένες πολλών χωρών, ενώ ό ανεπαρκής έλεγχος τής ρυπάνσεως ενδέχεται νά οδηγήσει σέ ύψηλά ασφάλιστρα καί άλλες οικονομικής φύσεως συνέπειες. Τό αποτέλεσμα είναι ότι οί στόχοι τών προγραμμάτων τεχνικής βοήθειας καθίστανται χρόνο μέ χρόνο περισσότερο άναγκαίοι. Καί μιά μεθοδευμένη διεθνής ανταλλαγή εμπειριών είναι ό μόνος πρακτικός τρόπος ώστε οί αναπτυσσόμενες χώρες νά λάβουν κάθε δυνατή άρωγή στίς προσπάθειές τους νά συμμορφωθούν πρός τίς διεθνείς διαδικασίες. "Όπως είπαμε ήδη τά προγράμματα αυτά είναι έξίσου σημαντικά καί γιά τίς ανεπτυγμένες χώρες. Γιατί τά ύποσυντήρητα πλοία δέν αποτελούν άπειλή μόνο γι' αυτούς πού τά έχουν αλλά άπειλή γιά όλους πού μέ όποιοδήποτε τρόπο χρησιμοποιούν τή θάλασσα. Μιά σοβαρή διαρροή ενός τάνκερ δέν ρυπαίνει συνήθως τίς άκτές τής χώρας πού φέρει τή σημαία της, ενώ είναι πιθανώτατο νά ρυπάνει τίς άκτές όποιασδήποτε άλλης χώρας.

'Η εκπαίδευση αποτελεί τόν άκρογωνιαίο λίθο τού προγράμματος τεχνικής βοήθειας. Στήν περίπτωση πολλών υπό ανάπτυξη χωρών, ό ρυθμός τής ναυτιλιακής προόδου ύπαγορεύεται απολύτως από τό διαθέσιμο εκπαιδευμένο ανθρώπινο ύλικό, τό όποιο όμως κατά κανόνα σπανίζει. Δέν αποκλείεται βέβαια ή μέχρις ενός σημείου πλήρωση τών κε-

νών μέ ξένους ειδικούς, αλλά σέ τελική άνάλυση κάθε ναυτική χώρα πρέπει νά είναι σέ θέση νά διαθέτει μόνη της τό κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό πού τής χρειάζεται.

"Όταν στά τέλη τής δεκαετίας τού '60 διαμορφώθηκε γιά πρώτη φορά τό πρόγραμμα τεχνικής βοήθειας τού ΙΜΟ, οί πιστώσεις μόλις έφθαναν τίς 200.000 δολ. έτησίως. "Εκτοτε τά πράγματα άλλαξαν ριζικά. Σήμερα ή βοήθεια τού ΙΜΟ στίς υπό ανάπτυξη χώρες ύπολογίζεται σέ 8-10 εκατ. δολλ. έτησίως από έθελοντικές πηγές.

Κρατικοί πόροι από φορολογία δέν χρησιμοποιούνται στά τεχνικά προγράμματα συνεργασίας. Τή σημασία πάντως πού αποδίδει ό ΙΜΟ στά προγράμματα αυτά αποδεικνύει τό γεγονός ότι σχεδόν τό 45% τών έτήσιων μετρητών τού ΙΜΟ διατίθεται γι' αυτά.

Μέ τά κεφάλαια αυτά χρηματοδοτούνται οί αποστολές πρός τίς υπό ανάπτυξη χώρες, τά ειδικά προγράμματα, ή έπιστημονική εκπαίδευση, ή όργάνωση σεμιναρίων καί έργαστηρίων καί ή παροχή ενός ευρύτατου φάσματος συνδυασμένων συμβουλευτικών υπηρεσιών. Κύρια πηγή των κεφαλαίων αυτών είναι τό Πρόγραμμα 'Αναπτύξεως τών 'Ηνωμ. 'Εθνών (United Nations Development Programme). 'Η χρηματοδότηση τών επί μέρους χωρών γίνεται μέσω τής Indicative Planning Figure (IPF). Στήν κάθε χώρα χορηγείται όρισμένο ποσόν βοήθειας, άφου προσδιορίζει τόν τρόπο κατά τόν όποιο θά τό χρησιμοποιήσει. Τά ποσά πού χορηγούνται γιά τήν ένίσχυση προγραμμάτων σχετικών μέ τή ναυτιλιακή ανάπτυξη προέρχονται συ-

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

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

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



νήθως από αυτήν την πηγή. Πάντως βοήθεια για περιφερειακά προγράμματα, εκτός από την IPF προσφέρει και το Πρόγραμμα 'Αναπτύξεως των 'Ην. 'Εθνών κυρίως σε περιπτώσεις σχεδίων ευρύτερης ανάπτυξης με συνεργασία περισσότερων χωρών μιας όρισμένης περιοχής. 'Επιπρόσθετα το Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα των 'Ην. 'Εθνών (United Nations Environment Programme) χρηματοδοτεί πολλά σχέδια αναφερόμενα στη ρύπανση, σε συνεργασία με τον IMO, με πόρους προερχόμενους κυρίως από κρατικές εισφορές και δωρεές. 'Όπως είναι φυσικό ή ζήτηση τεχνικής βοήθειας ξεπερνάει πάντα τις διαθέσιμες πηγές και μολονότι ή αύξηση των προγραμμάτων τεχνικής βοήθειας υπήρξε έντυπωσιακή κατά τα τελευταία χρόνια πρέπει να ληφθεί ότι τό επίπεδο των ετήσιων δαπανών δέν άντιπροσωπεύει παρά ένα ποσοστό μόνο του κόστους ενός μεγάλου ναυτικού ατυχήματος.

'Όπωςδήποτε υπάρχουν έγγενεις περιορισμοί στό ρυθμό καλύψεως της διαφοράς μεταξύ άνεπτυγμένων και άναπτυσσομένων χωρών. Πρόκειται για μία συνεχή προσπάθεια πού πρέπει να επιδιώκεται μέ πίστη και έπιμονή. Τυπικά κάθε Πρόγραμμα ξεκινάει μέ μία αίτηση

της ενδιαφερόμενης Κυβερνήσεως. 'Ακολουθεί συνήθως επίσκεψη στη χώρα ενός συμβούλου του IMO ό οποίος διεξάγει συζητήσεις μέ τους κυβερνητικούς εκπροσώπους των ναυτιλιακών ύποθέσεων και έξετάζει την κατάσταση μαζί μέ τόν τοπικό εκπρόσωπο-του Προγράμματος 'Αναπτύξεως των 'Ην. 'Εθνών (UNDP).

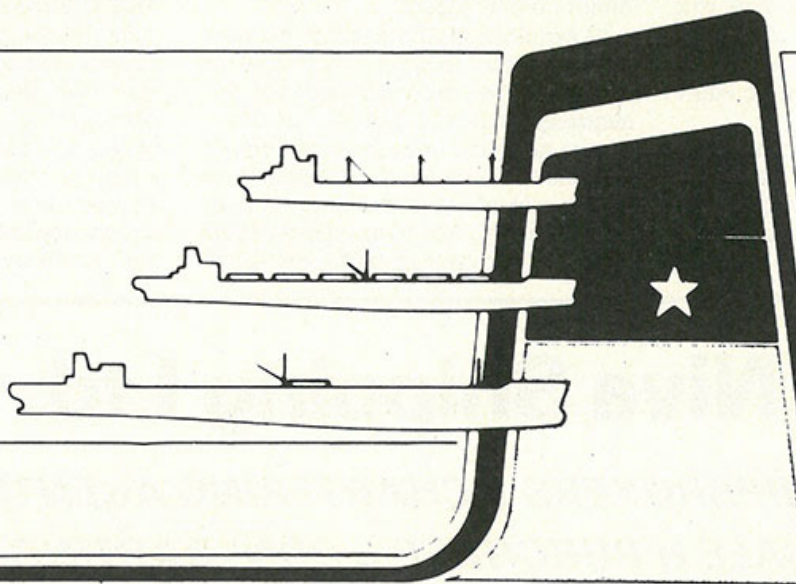
'Όταν τό πρόγραμμα συγκεκριμενοποιηθεί άναζητούνται οί κατάλληλες λύσεις και καταρτίζεται τό σχέδιο του προγράμματος. 'Ακολουθεί ό προσδιορισμός του έργου και ή άναζήτηση της χρηματοδοτήσεως. 'Όταν και αυτά λυθούν ύπογράφεται τό τελικό πρόγραμμα από τόν IMO, τόν εκπρόσωπο του Προγράμματος 'Αναπτύξεως των 'Ην. 'Εθνών (UNDP) και τους εκπροσώπους της ενδιαφερόμενης Κυβερνήσεως.

'Η έκπαίδευση άποτελεί την καρδιά της τεχνικής βοήθειας του IMO και σ' αυτήν παρέχεται κάθε δυνατή προτεραιότητα, λόγω της τεραστίας σημασίας του ανθρώπινου παράγοντος. Συνήθως ή τεχνική βοήθεια περιλαμβάνει τρία βασικά στοιχεία: την τεχνική πείρα, τόν εκπαιδευτικό έξοπλισμό και τις ύποτροφίες. Μεταξύ του 1979 και του 1983 έχουν χορηγηθεί πάνω από 500 ύποτροφίες. Παράλληλα ό IMO ενδιαφέρεται ιδιαίτερα για την όργάνωση σεμι-

ναρίων και έργαστηρίων σ' όλον τόν κόσμο, τά όποια θεωρούνται σπουδαία όργανα έκπαιδεύσεως, δεδομένου ότι προσφέρουν γόνιμο έδαφος για την άνταλλαγή ιδεών και πείρας.

Κορωνίδα του Προγράμματος Συνεργασίας θεωρείται τό Διεθνές Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο του Μάλμο της Σουηδίας πού ιδρύθηκε τό 1983 για την κατάρτιση ναυτιλιακών στελεχών στους ακόλουθους τομείς: καθηγητών ναυτικών μαθημάτων, διοικητικών στελεχών, έξεταστών και έπιθεωρητών (καταστώματος και μηχανής) άνακριτών και άλλων λειτουργών πού συμβάλουν στην πλήρωση των στόχων του IMO. Οί σπουδές διαρκούν δύο χρόνια και παρέχουν πτυχίο στους κλάδους: Ναυτικού δικαίου, Διοικήσεως 'Ασφαλείας Ναυσιπλοΐας, Ναυτικής 'Εκπαιδεύσεως και Ναυτιλιακής Διαχειρίσεως. Μέχρι τώρα στό Πανεπιστήμιο του Μάλμο έχουν φοιτήσει 300 σπουδαστά από 80 χώρες. Τό πανεπιστημιακό πρόγραμμα του Μάλμο υπήρξε ό καρπός της συνεργασίας πολλών χωρών, δεδομένου ότι ή λειτουργία του χρηματοδοτείται από πολλές και διάφορες χώρες και δεδομένου ότι άνω των 150 ειδικών του κλάδου από τις μεγάλες ναυτιλιακές χώρες έχουν προσφερθεί νά διδάσκουν δωρεάν ως έπισκέπται - καθηγηταί.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Μετά την τραγωδία του Ζεεμπρίγκε

Ο κυανούς επισείων της Μάγχης. Οι δηλώσεις των αρχών για το τραγικό ατύχημα. Σκέψεις για την ασφάλεια των όχηματων πλοίων. Έπεσαν οι προσπάθειες ανέλκυσεως του πλοίου.

Όταν η εταιρία Townsend Thoresen το 1980 εξαπέλυσε μία δημοσιογραφική καμπάνια για να αποδείξει τις τεχνικές ικανότητες των πλοίων της καινούργιας σειράς της καθιερώνοντας το ρεκόρ της διαδρομής, τον «κυανό επισείοντα» τον πήρε το «Spirit of Free Enterprise», το οποίο διήνυσε τη διαδρομή Ντόβερ — Καλαί σε 59 λεπτά και 49 δευτερόλεπτα. Έκθρονίστηκε στις 10 Ιουλίου του 1980 από το «Herald of Free Enterprise» που διήνυσε τη διαδρομή σε 52 λεπτά και 53 δευτερά, με κυβερνήτη τον πλοίαρχο Τζών Μάρτιν, ο οποίος και δέχτηκε τον επισείοντα απ' τα χέρια του Προέδρου του Έμπορικού Επιμελητηρίου του Καλαί, παρουσία του προέδρου της εταιρίας. Αλλά και αυτό εκθρονίστηκε στις 2 Φεβρουαρίου του 1982 από το «Pride of Free Enterprise» που είχε καθελκυσθεί το Μάιο του 1980 και διήνυσε τη διαδρομή σε 52 λεπτά και 49 δευτερά.

Μετά το πρόσφατο τραγικό ατύχημα του «Herald of Free Enterprise» ο πρόεδρος του Επιμελητηρίου του Καλαί δήλωσε τα εξής: «Οι συνθήκες ασφαλείας και ο ασθενής ρυθμός των ατυχημάτων του διάπλου της Μάγχης δεν μας είχε προετοιμάσει για ένα τόσο ισχυρό σοκ. Πρέπει πάντως να καταλάβουμε ότι όπως και σε κάθε ανθρώπινη ενέργεια έτσι και στο διάπλου της Μάγχης υπάρχει πάντα ένα ποσοστό κινδύνου. Το βέβαιο είναι ότι το Herald ήταν ένα σύγχρονο πλοίο, εκμεταλλευόμενο από μία εταιρία που δεν παρέλειψε ποτέ να τηρήσει τους κανόνες ασφαλείας. Από μέρους μου, διαβεβαίωσα τους Βρετανούς για τη ζωηρή μου συμπάθεια, όφειλω να επαναλάβω την πλήρη εμπιστοσύνη μου στους υπεύθυνους της εταιρίας και στο σύνολο του προσωπικού της. Πρέπει βέβαια να εντύνουμε τις προσπάθειές μας για την περαιτέρω βελτίωση των κανόνων ασφαλείας, αλλά με κανένα τρόπο δεν πρέπει το τραγικό γεγονός να επισκιάσει τις θαλάσσιες γραμμές της Μάγχης και της Βόρ. Θάλασσας που εξασφαλίζουν κάθε χρόνο τη μεταφορά 25 περίπου εκατομμυ-

ρίων επιβατών υπό άριστες συνθήκες».

Από την πλευρά του ο Λιμενάρχης του Καλαί, χωρίς να θέλει να τρομοκρατήσει τους επιβάτες της Μάγχης, νομίζει πως ένα τέτοιο ατύχημα μπορεί να συμβεί και στο Καλαί. Όπως δήλωσε «κανένα πλοίο δεν αποκλείεται να συγκρουσθεί με κάποιο άλλο, να παρεκκλίνει ή να προσκρούσει σε κάποιο σταθερό εμπόδιο με αποτέλεσμα να υποστεί ρήγμα στα ύψαλα. Εάν το ρήγμα είναι κάτω από την ίσαλο γραμμή δημιουργείται κατ' ανάγκη εισροή ύδατος που είναι τόσο μεγάλη όσο μεγαλύτερη είναι η ταχύτητα του πλοίου την ώρα του ατυχήματος. Σ' ένα φορτηγό πλοίο με παραδοσιακή γάστρα η κλίση μπορεί να επιταχυνθεί χωρίς κίνδυνο άμεσης ανατροπής. Αντίθετα όλα τα επιβατηγά πλοία και ιδίως τα πιο σύγχρονα έχουν σχεδόν επίπεδη γάστρα με μικρό βύθισμα. Φυσικά είναι εφοδιασμένα με σταθερωτήρες, αλλά το ατύχημα παραμένει δυνατό. Γι' αυτό και η λιμενική υπηρεσία του Καλαί που έχει τη συνεχή φροντίδα της ασφαλείας του λιμένος μεριμνά ώστε τόσο οι λεκάνες του λιμένος όσο και ο προλιμήν να καθαρίζονται τακτικά και να αφαιρείται κάθε προεξέχον και επικίνδυνο αντικείμενο».

Μία ζωντανή επιβεβαίωση των ανωτέρω αποτελεί το ακόλουθο περιστατικό. Στις 13 Νοεμβρίου του 1973, ενώ το όχηματων πλοίο «Free Enterprise 2», προερχόμενο από Ντόβερ εισερχόταν με τη πρύμη σθεν στο λιμάνι του Καλαί, πέρασε ξυστά από τον ανατολικό κυματοθραύστη, με χαμηλή παλίρροια και άγγιξε τους ογκόλιθους που στηρίζουν τη βάση. Υπέστη ένα μεγάλο ρήγμα στη σχεδόν επίπεδη γάστρα του από το οποίο άρχισε να εισρέει το νερό. Το πλοίο μόλις πρόλαβε να φτάσει στην προβλήτα, ενώ ήδη το μηχανοστάσιό του είχε κατακλυσθεί και η μία μετά την άλλη οι μηχανές του είχαν σταματήσει, βυθίζοντας συγχρόνως το πλοίο στο σκοτάδι. Οι επιβάτες αποβιβάστηκαν από μία πλαϊνή ανεμόσκαλα, ενώ στο πλοίο προσπαθούσαν με άντλίες να συγκρατήσουν την εισροή των νερών.

Κατά σύμπτωση η επισκευαστική δεξαμενή του λιμένος ήταν ελεύθερη και το άκυβερνητο σκάφος ρυμουλκήθηκε σ' αυτή ασφαλώς, ενώ το νερό στο γκαράζ είχε ήδη καλύψει τους τροχούς των οχημάτων. Είχε παρά τρία γλυτώσει την καταστροφή. Αν το πλοίο αντί να μπαίνει έβγαινε από το λιμάνι, η πρόσκρουση του θα μπορούσε να είναι μοιραία. Γι' αυτό και παραμένει ανοικτό το ερώτημα αν το «Herald of Free Enterprise» έπεσε θύμα ενός ανάλογου ατυχήματος, καθώς μάλιστα η ταχύτητα της ανατροπής του θέτει επί τάπητος και άλλους παράγοντες.

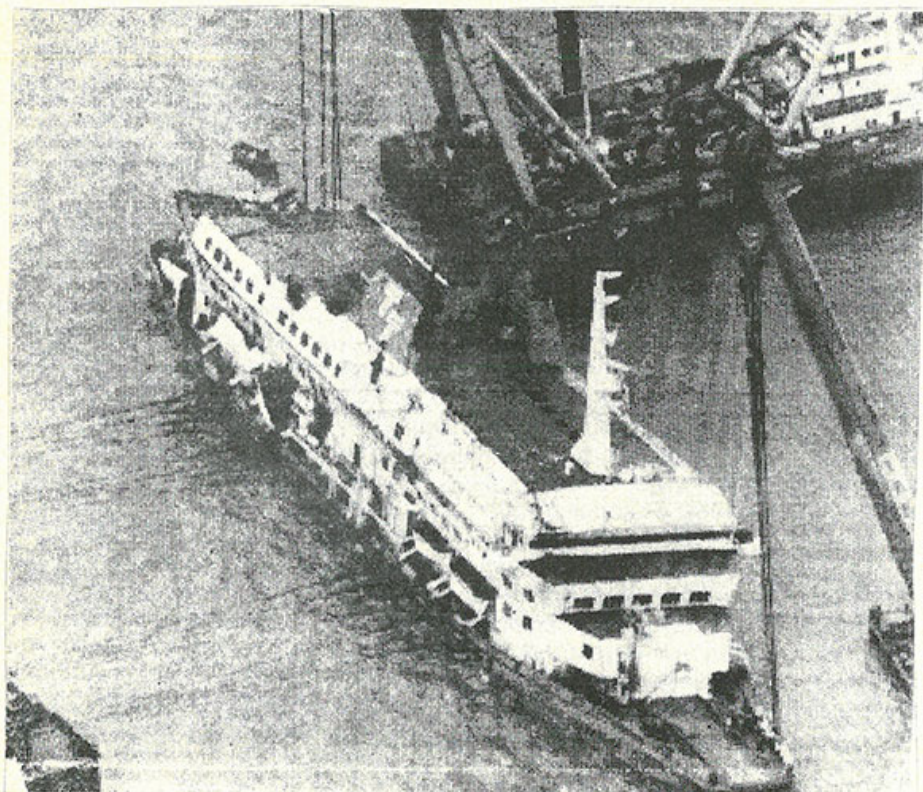
Στην εποχή μας στα όχηματων πλοία (Ferry boats, transbordeurs) τα πλοία που μεταφέρουν αυτοκίνητα και επιβάτες, τα αυτοκίνητα, είτε εμπορικά φορτηγά είτε επιβατικά, κυλούν στο έσωτερικό του σκάφους και διευθετούνται στο χώρο του γκαράζ, ενώ για τους οδηγούς και τους επιβάτες διατίθενται ειδικές αίθουσες. Για τις μικρές αποστάσεις διατίθενται ελάχιστες καμπίνες, οι δε αίθουσες είναι κυρίως σαλόνια και εστιατόρια που βρίσκονται πάνω από τους χώρους των αυτοκινήτων. Αντίθετα στις μεγάλες αποστάσεις υπάρχουν καμπίνες για τους επιβάτες σε διάφορα καταστρώματα του πλοίου. Έτσι σαν «όχηματων πλοίο» μπορεί να οριστεί το μικτό, φορτηγό - επιβατικό πλοίο για τη μεταφορά φορτίου (αυτοκινήτων) και επιβατών, με το χαρακτηριστικό ότι η φόρτωση και εκφόρτωση των οχημάτων γίνεται με τους δικούς τους τροχούς.

Το κατάστρωμα του γκαράζ για να επιτρέπει την άνετη και γρήγορη κυκλοφορία των αυτοκινήτων είναι χώρος απαλλαγμένος από κάθε εγκάρσιο διάφραγμα και επομένως τελείως ελεύθερος. Ο χώρος αυτός προστατεύεται από τη θάλασσα, στη μέν πρύμη με μία στεγανή θύρα — καταπέλτη επιβιβάσεως οχημάτων (ράμπα) και στην πλώρη με τη θύρα της στείρας που εξασφαλίζει τη συνέχεια του εξωτερικού περιβλήματος. Πίσω απ' αυτήν υπάρχει μία δεύτερη στεγανή θύρα. Κάτω από το

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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



κατάστρωμα του γκαράζ οι χώροι διαχωρίζονται με στεγανά διαφράγματα που προβλέπονται από τους κανονισμούς μεταφοράς επιβατών. Αυτοί οι δύο βασικοί χώροι αποτελούν το κλειδί της ασφαλείας των όχηματoγoγών.

Ο διεθνής κανονισμός της SOLAS για την προστασία της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση, όριζι τους κανόνες που πρέπει να τηρούν τα εν λόγω σκάφη, ιδίως από πλευράς ευσταθείας. Από την άποψη αυτή πρέπει να ικανοποιούν τους όρους ευσταθείας των επιβατηγών και ειδικότερα ως προς την ικανότητα επιπλεύσεως σε περίπτωση κατακλύσεως ορισμένων διαμερισμάτων. Προβλέπεται επίσης ο αριθμός των στεγανών διαφραγμάτων υπό το κύριο κατάστρωμα. Ωστόσο οι απαιτήσεις αυτές βασίζονται σε δύο υποθέσεις: Πρώτον ότι το κατάστρωμα του γκαράζ υπό το κύριο κατάστρωμα δεν έχει κατακλυσθεί και δεύτερον ότι το φορτίο των οχημάτων στο γκαράζ δεν

έχει επηρεασθεί από την κλίση που παίρνει το πλοίο σε περίπτωση ατυχήματος και συγκεκριμένα ότι δεν έχει μετατοπισθεί. Η πρώτη υπόθεση εξασφαλίζεται υπό τον όρο ότι οι θύρες της πλώρης και της πρύμης είναι καλά κλεισμένες και ότι κατά το ατύχημα το κύριο κατάστρωμα έμεινε ανέπαφο. Σε αντίθετη περίπτωση ή κατάκλυση του χώρου του γκαράζ συνεπιφέρει ολική απώλεια της ευσταθείας του πλοίου. Η δεύτερη υπόθεση δεν μπορεί να εξασφαλισθεί παρά μόνο αν η κλίση του πλοίου δεν δημιουργήσει αστάθεια στα σταθμευμένα οχήματα.

Για τα φορτηγά αυτοκίνητα, οι έθνικοί κανονισμοί ασφαλείας επιβάλλουν την πρόσδεσή τους. Σε διεθνές επίπεδο ή έκδοση κανονισμών για την έχμαση των οχημάτων μπορούμε να πούμε ότι βρίσκεται τώρα σε μία τελική φάση. Αντίθετα δεν υπάρχει κανονισμός για την έχμαση των ιδιωτικών επιβατικών αυτοκινήτων. Συνεπώς, ένας ισχυρός δια-

τοιχισμός από ατύχημα ή μεγάλη θαλασσοταραχή μπορεί να προκαλέσει τη μετατόπιση των ελαφρών αυτών οχημάτων και εάν είναι πολλά, μπορεί να φέρει το σκάφος σε κρίσιμη θέση. Σχετικά με αυτό, η κρατούσα συνήθεια αφήνει στον πλοίαρχο την εκτίμηση για την ανάγκη προσδέσεως των αυτοκινήτων αυτών ανάλογα με την κατάσταση της θάλασσας ή τις μετεωρολογικές προβλέψεις.

Όπως προκύπτει από τα ανωτέρω, οι υπάρχοντες κανονισμοί καλύπτουν ένα σοβαρό μέρος ασφαλείας. Το δε γεγονός ότι τα όχηματαγωγά παρουσιάζουν στατιστικά μικρό αριθμό σοβαρών ατυχημάτων, τα κατατάσσει στα «ασφαλή πλοία». Υπάρχουν όμως και θέματα που δεν καλύπτονται και αφήνουν περιθώρια στην εκτίμηση του ανθρώπινου παράγοντα. Γι' αυτό και η τραγωδία του «Herald of Free Enterprise» θα αποτελέσει ασφαλώς μία σοβαρή αφορμή για να αντιμετωπισθούν τα κενά αυτά.

Έπετυχε ή ανέλκυση

Μετά συνεχείς προσπάθειες 32 ημερών, ενάντια στις ιδιαίτερα αντίξοες καιρικές συνθήκες που επικρατούν την εποχή αυτή στην Βορ. Θάλασσα, η επιχείρηση ανέλκυσεως του όχηματαγωγού στέφθηκε από επιτυχία στις 7 'Απριλίου και η εικονιζόμενη στη σελίδα υπερκατασκευή του είναι πλέον ορατή και από τις δύο πλευρές.

Η γνωστή ναυαγοσωστική εταιρία Smit Tak, που ανέλαβε την εργασία ανέλκυσεως με συμβόλαιο τύπου no cure - no pay, δικαιούται πλέον αποζημίωση της τάξεως των 2,9 εκατ. δολλαρίων, μετά τη ρυμούλκηση του σκάφους στο Ζεμπρίγκε.

Για την ανέλκυση του βρετανικού όχηματαγωγού η Smit Tak χρησιμοποίησε δύο ειδικές φορηγίδες και τρεις πλωτούς γερανούς και υπολογίζεται ότι το συνολικό βάρος του ανέλκυσθέντος σκάφους συμπεριλαμβανομένης της ύλης από την προσάραξη έφθασε τους 9.000 τόννους.

Ε.Σ.

TAKIS CONTOGEOORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548

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

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



ATHENIAN TANKERS

ΟΟΣΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τού κ. ΚΩΝ/ΝΟΥ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ, Ναυπηγού-Μηχανολόγου, Οικονομολόγου - Μηχανικού

Η σχέση του 'Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και 'Αναπτύξεως (ΟΟΣΑ) με τη Ναυτιλία, από την εισήγηση του κ. Κων/νου Παπαγιαννούλη, ειδικού συμβούλου του ΝΕΕ, στα πλαίσια της Διημερίδας της 'Ενώσεως 'Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων για τις Θαλάσσιες Μεταφορές, που πραγματοποιήθηκε στις 9 και 10 'Απριλίου στο Ευγενίδειο 'Ιδρυμα.

Ο ΟΟΣΑ διαδέχθηκε τον Εύρωπαϊκό 'Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας (Organisation for European Economic Cooperation), ο οποίος είχε δημιουργηθεί το 1948 με σκοπό την ανοικοδόμηση των οικονομιών των χωρών της Εύρωπης με την βοήθεια των ΗΠΑ (Marshall Plan). Η 'Ελλάδα ανήκει μαζί με άλλα 19 κράτη στα ιδρυτικά μέλη του 'Οργανισμού. Οι τρεις βασικοί σκοποί του ΟΟΣΑ, όπως δίδονται στο 'Αρθρο Ι της Ιδρυτικής Σύμβασής του στις 14.12.60, είναι:

α) Η επίτευξη της υψηλότερης δυνατής οικονομικής ανάπτυξης και απασχόλησης και ενός υψηλού βιοτικού επιπέδου στα κράτη - μέλη, διατηρώντας όμως οικονομική σταθερότητα, ώστε κατ' αυτό τον τρόπο να συμβάλλει στην ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας.

β) Η συμβολή στη σωστή οικονομική διεύθυνση στα κράτη - μέλη, όπως επίσης και στα μη μέλη, κατά την πορεία της οικονομικής ανάπτυξης.

γ) Η συμβολή στη διεύθυνση του παγκοσμίου εμπορίου πάνω σε μία πολυμερή και χωρίς διακρίσεις βάση σύμφωνα με διεθνείς υποχρεώσεις.

Η ταυτότητα του ΟΟΣΑ θα ήταν δυνατόν με λίγα λόγια να καθοριστεί με μία δήλωση του σημερινού Γενικού Γραμματέα του ΟΟΣΑ, κατά τον οποίο ο ΟΟΣΑ δεν είναι ένας υπερεθνικός οργανισμός, αλλά ένας τόπος όπου εμπειρογνώμονες διαφόρων κρατών μπορούν να συζητήσουν τα προβλήματά τους, όπου κυβερνήσεις μπορούν να συγκρίνουν τις απόψεις τους και την εμπειρία τους με άλλες. Ο ρόλος της Γραμματείας δεν είναι ακαδημαϊκός, ούτε είναι αρμόδια να επιβάλει τις απόψεις της, ή δύναμή της άρα εγκείται

στην ικανότητά της να πείθει με λογικά επιχειρήματα. Ο ΟΟΣΑ αποτελείται από 24 κράτη - μέλη, τα 12 κράτη δηλαδή της ΕΟΚ και τις ΗΠΑ, Καναδά, 'Ιαπωνία, Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, 'Ελβετία, Αυστρία, Νορβηγία, Σουηδία, Φιλανδία, 'Ισλανδία και Τουρκία. Επίσης η 'Επιτροπή των Εύρωπαϊκών Κοινοτήτων λαμβάνει μέρος με εκπροσώπους της στις διάφορες συνόδους του Οργανισμού, και ακόμη η Γιουγκοσλαβία συμμετέχει σε αρκετές δραστηριότητες του.

Τό ανώτατο όργανο του ΟΟΣΑ είναι το Συμβούλιο (COUNCIL) στο οποίο συμμετέχουν με Πρόεδρο τον Γενικό Γραμματέα του 'Οργανισμού οι πρέσβεις των Μονίμων 'Αντιπροσωπειών των κρατών μελών. Μία φορά τον χρόνο το Συμβούλιο συνέρχεται σε επίπεδο 'Υπουργών. Η Διοικούσα 'Επιτροπή, βοηθητικό όργανο του Συμβουλίου, αποτελείται από 14 μέλη, εκ των οποίων τα μέρη επτά είναι τα ισχυρότερα βιομηχανικά κράτη ως μόνιμα μέλη, τα δε άλλα είναι εκ περιτροπής από τα υπόλοιπα κράτη.

Στόν ΟΟΣΑ λειτουργούν πάνω από 20 'Επιτροπές, καθώς επίσης και αρκετές 'Ομάδες 'Εργασίας και ομάδες εμπειρογνομόνων.

Κύρια θέματα που απασχολούν αυτές τις 'Επιτροπές είναι για την ενέργεια, το εμπόριο, την τεχνική συνεργασία, το περιβάλλον, την γεωργία, την τεχνολογία και βιομηχανία και άλλα.

Μία από αυτές τις 'Επιτροπές είναι και η 'Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών (Maritime Transport Committee - MTC), η οποία ανήκει στη Διεύθυνση Οικονομικών, Δημοσιονομικών και 'Επιχειρησιακών Θεμάτων (Financial, Fiscal and Enterprise affairs), δεδομένου ότι οι θαλάσσιες μεταφορές, στα πλαίσια της διεύθυνσης των συναλλαγών σε παγκόσμιο επίπεδο, σε ένα δηλαδή από τους κυρίους σκοπούς του ΟΟΣΑ, όπως ήδη αναφέρθηκε, έχουν καταταχθεί στην κατηγορία των αόρατων επιχειρήσεων (invisible transactions). Επί των αόρατων επιχειρήσεων ο ΟΟΣΑ εφαρμόζει τον από τις 12.12.1961 Κώδικα 'Απελευθερώσεως 'Αδήλων Συναλλαγών

(Code of Liberalisation of Invisible Operations - CLIO), ο οποίος παρακάτω θα αναφέρεται απλώς ως Κώδικας, με τον οποίο ρυθμίζεται η συμπεριφορά των κρατών - μελών στον τομέα των συναλλαγών και καθιερώνονται γι' αυτές καθεστώς ελευθερίας.

Ο Κώδικας λοιπόν και ειδικότερα η Σημείωση Ι του άρθρου C/I και C/5 του παραρτήματος Α αναφέρεται καθαρά στην αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των πλοίων στο διεθνές εμπόριο υπό καθεστώς ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού (free and fair competition). Στη σημείωση αυτή επίσης καθορίζεται ότι οι θαλάσσιες μεταφορές δεν πρέπει να εμποδίζονται από διάφορα μέτρα προστασίας σημαίων (protectionism measures). Σημειώτεον ακόμη ότι η ίδια σημείωση αναφέρεται σε θαλάσσιες μεταφορές σε διεθνή ύδατα, εξαιρείται δηλαδή ρητά η ακτοπλοΐα (cabotage).

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι κατά τον ΟΟΣΑ οι θαλάσσιες μεταφορές πρέπει να διέπονται μόνο από καθαρά εμπορικά κριτήρια, δηλαδή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού, πολιτική που τόσο βοήθησε την ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Η 'Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών, που είναι ένα όργανο του ΟΟΣΑ για τη ναυτιλιακή πολιτική των κρατών - μελών, άρχισε την λειτουργία της από τις 30.9.1961 όπως και οι περισσότερες κύριες 'Επιτροπές του 'Οργανισμού. Η σπουδαιότητά της είναι ιδιαίτερα μεγάλη, διότι προετοιμάζει και επεξεργάζεται την ναυτιλιακή πολιτική που ακολουθούν τα κράτη - μέλη της σε άλλους διεθνείς οργανισμούς, που ασχολούνται με ναυτιλιακά θέματα, όπως είναι η UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development - Διάσκεψη των 'Ηνωμένων 'Εθνών για το 'Εμπόριο και την 'Ανάπτυξη), η IMO (International Maritime Organization - Διεθνής Ναυτιλιακός 'Οργανισμός), και η ILO (International Labour Organization - Διεθνής 'Οργανισμός 'Εργασίας). Ο ILO ασχολείται περισσότερο με ναυτεργατικά θέματα, ο IMO είναι τεχνοκρατικού χαρακτήρα και η UNCTAD προσπαθεί να προωθήσει την ανάπτυξη της ναυτι-

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

ADDRESS:

12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

λίας των αναπτυσσομένων χωρών με την λήψη αποφάσεων και την εφαρμογή ανάλογων μέτρων.

Ο κατ' έξοχόν, δηλαδή, Διεθνής Οργανισμός που ασχολείται με την ναυτιλιακή πολιτική και την παγκόσμια ναυτιλία είναι η UNCTAD. Εκτός αυτού στην UNCTAD υπάρχει το χαρακτηριστικό, οι διασκέψεις να συγκροτούνται σε Ομάδες κρατών, οι οποίες έχουν κοινά συμφέροντα. Έπειδή λοιπόν για τα κοινά συμφέροντα πρέπει να υπάρχουν και κοινές απόψεις, τα κράτη - μέλη του ΟΟΣΑ συγκρότησαν την Ομάδα των αναπτυσσομένων χωρών ή απλώς Group B. Εκτός απ' αυτή την Ομάδα υπάρχουν το Group 77, η οποία υποδηλοί την Ομάδα των αναπτυσσομένων χωρών και η οποία όταν διαμορφώθηκε αριθμούσε 77 μέλη, ενώ τώρα ξεπερνά τα 110, το Group D, την Ομάδα δηλαδή των σοσιαλιστικών χωρών και ως τέταρτη ξεχωριστή Ομάδα, την Κίνα. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί ότι οι χώρες - μέλη του ΟΟΣΑ στο σύνολό τους αποτελούν μεγάλη ναυτιλιακή δύναμη, δεδομένου ότι κατέχουν σύμφωνα με στοιχεία του Lloyd's Register (Ιούλιος 1985) περίπου το 44% της παγκόσμιας χωρητικότητας των πλοίων.

Στά πλαίσια της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών δημιουργήθηκαν από τις 17.11.76 και άρχισαν να λειτουργούν από την 1.1.77 δύο Ομάδες Έργων.

Η πρώτη είναι η Ομάδα Έργων της Επιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών (Working Group of Maritime Transport Committee), έργων της δε είναι η εξέταση ειδικών θεμάτων που παραπέμπονται σ' αυτή από την Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών.

Η δεύτερη Ομάδα Έργων είναι η Ειδική Ομάδα επί των Διεθνών Οργανισμών (Special Group on International Organizations - SGIO), έργων της δε είναι ο συντονισμός των θέσεων των κρατών - μελών επί θεμάτων ναυτιλιακής πολιτικής, ώστε να εξομαλυνθούν οι διαφορές τους, που αφορούν κυρίως την UNCTAD, ή και άλλους διεθνείς ορ-

γανισμούς.

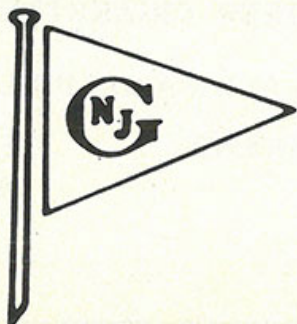
Θέματα που απασχόλησαν το τελευταίο χρονικό διάστημα την Ομάδα Έργων ήταν η διεξαγωγή κάποιας μελέτης από τον ΟΟΣΑ για τις μελλοντικές προοπτικές της παγκόσμιας ναυτιλίας και τους σκοπούς που θα εξυπηρετούσε μια τέτοια μελέτη, η ναυτιλιακή πολιτική των χωρών του ΟΟΣΑ με τις χώρες κρατικού εμπορίου (state trading countries) και ειδικότερα οι διμερείς συμβάσεις που έχουν συναφθεί μεταξύ των, ο έλεγχος των δραστηριοτήτων των κεντρικών γραφείων ναυλώσεων (central freight bureaux), που διατηρούν αναπτυσσόμενες χώρες, ως επί το πλείστον της Δυτικής Αφρικής, σε χώρες συνήθως της Βορείου Ευρώπης και τέλος η εφαρμογή από πολλές αναπτυσσόμενες χώρες νομοθετικών και άλλων μέτρων διάκρισης. Για την καλύτερη αντιμετώπιση των μέτρων διάκρισης έχει καταρτιστεί από τον ΟΟΣΑ ολοκληρωμένος πίνακας αναπτυσσομένων χωρών.

Το σπουδαιότερο όμως όλων των θεμάτων της Ομάδας Έργων είναι η ημερήσια διάταξη της είναι τα θέματα ναυτιλιακής πολιτικής (shipping policy matters) όπου αναφέρονται από τις χώρες μέλη του ΟΟΣΑ τα διάφορα προβλήματα, τα οποία αντιμετωπίζουν από τις σχέσεις τους με άλλες χώρες μη μέλη αλλά και μεταξύ τους. Οι σχέσεις αυτές αφορούν συνήθως προστατευτικά μέτρα που εφαρμόζονται από χώρες μέλη αλλά και μη μέλη για την προστασία της ναυτιλίας τους, όπως επίσης και διμερείς συμφωνίες και άλλα περιοριστικά μέτρα. Πάνω σε αυτή την τακτική η Ελλάδα έχει επανειλημμένως εκφράσει την αντίθεσή της λόγω του ότι τα μέτρα αυτά έρχονται σε αντίθεση με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον Κώδικα Απελευθ. Αδελφών Συναλλαγών. Η Ειδική Ομάδα επί των Διεθνών Οργανισμών ασχολείται, όπως ήδη αναφέρθηκε, κυρίως με την προετοιμασία και τον συντονισμό των θέσεων των χωρών - μελών του ΟΟΣΑ ή του Group B στις

διάφορες Συνόδους της UNCTAD. Έτσι λοιπόν έχει ασχοληθεί τελευταία μεταξύ των άλλων με την Σύμβαση των όρων νηολόγησης των πλοίων, η οποία μετά από τέσσερις Διασκέψεις περάτωσε τις εργασίες της τον Φεβρουάριο του 1986, με την μικτή Ομάδα εργασίας που έχει συσταθεί μεταξύ του IMO και της UNCTAD όσον αφορά τα ναυτικά προνόμια και τις υποθήκες, με τις διακυβερνητικές ομάδες εργασίας της UNCTAD που συστήθηκαν για να εξετάσουν θέματα λιμάνιων και καταπολέμησης της ναυταπάτης. Το σπουδαιότερο όμως θέμα ήταν ο συντονισμός των θέσεων για την 12η Επιτροπή Ναυτιλίας της UNCTAD που πραγματοποιήθηκε από τον Νοέμβριο 1986 και ειδικότερα στην ανάπτυξη της παγκόσμιας ναυτιλίας, στην υπάρχουσα υπερπροσφορά χωρητικότητας και στις δυσμενείς επιπτώσεις που προκαλεί στη ναυτιλία η συνεχιζόμενη κρίση. Επίσης και σ' αυτή την Ομάδα Έργων η Ελλάδα έχει έντονη συμμετοχή και έχει διατυπώσει προτάσεις και απόψεις που να καλύπτουν τις θέσεις της.

Η Επιτροπή Ναυτιλιακών Μεταφορών, η οποία εποπτεύει και τις δύο προηγούμενες Ομάδες Έργων, συμπεριλαμβάνει δηλαδή στην ημερήσια διάταξη της τα θέματα των, ασχολήθηκε τα τελευταία περίπου 10 χρόνια με τη διαμόρφωση αρχών που αφορούν τη ναυτιλιακή πολιτική των κρατών - μελών, και θα διέπουν τις μεταξύ των σχέσεις, καθώς επίσης τις σχέσεις των με τρίτα κράτη. Τελικά επί των έπονομαζομένων Κοινών Αρχών επετεύχθη συμφωνία στη Σύνοδο του Νοεμβρίου 1986, κατά την οποία οι χώρες - μέλη, με εξαίρεση την Αυστραλία συμφώνησαν ένα κείμενο σύμφωνα με το οποίο υιοθετούνται αρχές για την προώθηση του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στη ναυτιλία, αντιτάσσονται δε στον προστατευτισμό στις θαλάσσιες μεταφορές. Το κείμενο αυτό καλύπτει από πολλές πλευρές τις διεθνείς ναυτιλιακές μεταφορές και δεδομένου ότι δεν είναι δεσμευτικού χαρακτήρα, δηλαδή

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

τά κράτη - μέλη, δεν έχουν νομικές υποχρεώσεις αλλά μόνο ήθικες, μπορεί να θεωρηθεί ως κατευθυντήριος γραμμή στη διαμόρφωση εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Τό κείμενο αποτελείται από δύο ξεχωριστά μέρη, δηλαδή ένα πρώτο μέρος ως σχέδιο σύστασης (Draft Recommendation) και ένα δεύτερο μέρος ως σχέδιο απόφασης (Draft Resolution).

Τό σχέδιο σύστασης αποτελείται από προοίμιο (preamble), παραγράφους που καθορίζουν την λειτουργία των 'Αρχών (operative paragraphs), τις 13 κοινές 'Αρχές (Common Principles) και τὰ Παράρτηματα I και II. Στο προοίμιο αναφέρονται μεταξύ των άλλων η ιδιαιτερότητα της ναυτιλίας στις διεθνείς δραστηριότητες, τὰ προβλήματα που υπάρχουν στη ναυτιλιακή πολιτική των τακτικών γραμμών, η όσον τὸ δυνατόν μεγαλύτερη έναρμόνιση που πρέπει να έχει η ναυτιλιακή πολιτική των χωρῶν - μελῶν στις μεταξύ τους σχέσεις αλλά και με τρίτα κράτη, η σπουδαιότητα που έχει ὁ Κώδικας 'Απελευθερώσεως 'Αδῆλων Συναλλαγῶν στις θαλάσσιες μεταφορές και οἱ υποχρεώσεις που απορρέουν ἀπ' αὐτόν και τέλος η σπουδαιότητα που θὰ εἶχε κάποια πιθανή επέκταση τοῦ Κώδικα, ὥστε νὰ γίνει περισσότερο αποτελεσματικός. Τό τελευταῖο αὐτό σημείο εἶναι ιδιαίτερα σημαντικό γιὰ τὴν 'Ελλάδα, διότι κατ' αὐτόν τὸν τρόπο ὁ Κώδικας θὰ ἐπεκτείνεται και στις μὴ διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Οἱ παράγραφοι που ἀκολουθοῦν (operative paragraphs) καθορίζουν τὴ λειτουργία των Κοινῶν 'Αρχῶν ἀναφέροντας ὅτι τὰ κράτη - μέλη δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ θεσπίσουν νέα ἢ πρόσθετα προστατευτικά μέτρα που θὰ ἀφοροῦν τὴν εἰ-

σοδο τρίτων κρατῶν στοῖς διεθνῆς ἐμπόριο και ὅταν υἱοθετοῦν νέους νόμους θὰ ἔπρεπε νὰ συμμορφώνονται με τὶς Κοινές 'Αρχές και τὰ Παράρτηματά των. Οἱ Κοινές 'Αρχές, που καλύπτουν ὅλες τὶς ἑλληνικές θέσεις, ἀναφέρονται μεταξύ των άλλων στὴν ἐλευθερία των μεταφορῶν χύδην, στὴν προστασία των outsiders, των τακτικῶν γραμμῶν δηλαδή που δὲν ἀνήκουν σὲ conferences, στὴ σωστή ἐφαρμογή κανόνων ἀνταγωνισμού ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἐλεύθερη πρόσβαση στὰ φορτία, στὴν ὀρθή μεταχείριση διμερῶν συμφωνιῶν κατανομῆς φορτίων που συνάπτουν κράτη-μέλη με τρίτες χώρες, και τέλος στὴν ἀνάληψη κοινῆς δράσης γιὰ ἐφαρμογή ἀντιμέτρων ὅταν πρέπει νὰ ἀντιμετωπιστεῖ ὁ προστατευτισμός με λήψη μέτρων κατὰ κρατῶν μὴ μελῶν.

Τό Παράρτημα I ἀναφέρεται σὲ ὁδηγίες γιὰ τὶς δραστηριότητες των σκαφῶν Mobile Offshore, θέμα που δὲν ἐνδιαφέρει δηλαδή ιδιαίτερα τὴν 'Ελλάδα. 'Εδῶ θὰ πρέπει νὰ ἐπισημανθεῖ ὡς μεγάλη ἐπιτυχία τῆς 'Ελλάδος ἡ ἀπαλοιφή τοῦ θέματος τοῦ cabotage ἀπ' αὐτό τό Παράρτημα, δεδομένου ὅτι στοῖς ἀρχικῶς κείμενο μέχρι τελευταίως συμπεριλαμβάνοντο και οἱ δραστηριότητες τῆς ἀκτοπλοίας.

Τό Παράρτημα II ἀφορᾷ ὁδηγίες που ἀφοροῦν τὴν πολιτική ἀνταγωνισμού, ὅπως αὐτὴ ἐφαρμόζεται στις τακτικές γραμμές.

Τό Σχέδιο ἀπόφασης ἀποτελεῖται και αὐτό ἀπὸ προοίμιο, παραγράφους και τό Παράρτημα, που ἀναφέρεται στὴ διαδικασία ἐφαρμογῆς τῆς πρώτης παραγράφου.

Οἱ παράγραφοι ἀναφέρονται μεταξύ των άλλων στις υποχρεώσεις που ἔ-

χουν οἱ χώρες τοῦ ΟΟΣΑ ἀπὸ τὸν Κώδικα στοῖς τομῆς των θαλασσίων μεταφορῶν ὥστε νὰ ἐπιτευχθεῖ ὁμοιόμορφη ἐρμηνεία τοῦ Κώδικα ἀπὸ ὅλα τὰ κράτη-μέλη, τὰ δὲ ὑπάρχοντα μέτρα αὐτῶν νὰ ἐξεταστεῖ κατὰ πόσον εἶναι συνεπὴ με τὸν Κώδικα. 'Επίσης γίνεται και πάλι λόγος γιὰ κάποια επέκταση τοῦ Κώδικα, ὅπως ἤδη ἀναφέρθηκε, ἀφήνοντας τό θέμα αὐτό ἀνοικτό γιὰ τό μέλλον.

Τό κατ' αὐτό τὸν τρόπο διαμορφωμένο τελικό κείμενο, που συμφωνήθηκε ἀπὸ τὴν 'Επιτροπὴ Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν, πρόκειται νὰ ὑποβληθεῖ πρὸς ὀριστική υἱοθέτηση στοῖς Συμβούλιο των 'Υπουργῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ, ἀφού προηγουμένως ἐξεταστεῖ ἀπὸ κοινὴ ὁμάδα ἐργασίας μεταξύ τῆς 'Επιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν και τῆς 'Επιτροπῆς Κινήσεως Κεφαλαίων και 'Αδῆλων 'Επιχειρήσεων (Committee on Capital Movements and Invisible Transactions - CMIT), ἀρμοδιότητα τῆς ὁποίας εἶναι νὰ ἐξετάζει τὰ τελικά κείμενα πρὶν ὑποβληθοῦν στοῖς Συμβούλιο, κατὰ πόσον δηλαδή αὐτὰ συμβιβάζονται με τὸν Κώδικα 'Απελευθερώσεως 'Αδῆλων Συναλλαγῶν.

Τελειώνοντας θὰ πρέπει νὰ υπογραμμιστεῖ ιδιαίτερα ἡ παρουσία τῆς 'Ελλάδος, ὡς μεγάλης ναυτιλιακῆς δύναμης, σὲ ὅλα τὰ θέματα που ἀπασχόλησαν κατὰ καιροῦς τὴν 'Επιτροπὴ αὐτὴ και τὶς 'Ομάδες 'Εργασίας τῆς και εἰδικότερα στὴ διαμόρφωση των Κοινῶν 'Αρχῶν ναυτιλιακῆς πολιτικῆς των χωρῶν - μελῶν τοῦ ΟΟΣΑ, δεδομένου ὅτι κάθε κείμενο που ἐγκρίνεται ἀπ' αὐτές πιθανόν νὰ εἶναι καθοριστικό γιὰ τό μέλλον τῆς ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

K. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ



el Greco
SHIP.CHANDLERS
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 ΒΥΘΙΣΘΕΝΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΑ ΑΠΟ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΣΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ

Του Ἀντιναυάρχου ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΤΟΥΝΗ, Ἀρχηγοῦ Λ.Σ.

Τό τρίτο καί τελευταῖο μέρος τῆς ἀξιόλογης μελέτης τοῦ Ἀρχηγοῦ Λ.Σ. κ. Χρήστου Ντούνη γιά τά βυθισθέντα πετρελαιοκίνητα σκάφη κατά τόν Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο — τούς ἀφανεῖς αὐτούς ἥρωες τῶν ἐλληνικῶν θαλασσῶν —

πού μέ ἀπαράμιλλο θάρρος ἐκτέλεσαν ἐθνικές καί συμμαχικές στρατηγικές σημασίας μεταφορές καί γιά τούς ὁποίους ἡ ἱστορία δέν ἀφιέρωσε μέχρι σήμερα οὔτε μία σελίδα.

ΜΕΡΟΣ Γ'

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΚΟΧ ΚΚΧ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ
ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΙΣ	Σάμου		Π. Πανταζής		1-44	Ἀερ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιᾶ	Π.Δ. Πανταζής, Π.Ν. Τσακίρης, Ε.Δ. Σβόγγης
ΜΑΡΙΑ	Σύρου		Αφοί Κόκκου	Ν. Δημόπουλος	-44	Ἀερπο. επίθεση	Τήνος	ΕΜ. Κ. Γαβρίλης 37, Νικ. Δημόπουλος, Παν. Γ. Βέγκος
ΜΑΝΩΛΗΣ	Χανίων		Ι. Κουρκούτης	Ν. Ἀσπρούλης	5-44	Ἀεροπ. επίθεση	Χίος	Ν. Ἀσπρούλης 62 Γεωρ. Ζ. Κεφαλίδης 31 Πειραιᾶ
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	Λήμνου	6	Γ. Κλωνάρης	Α. Ανδρέογλου	3.6.41	Ὑποβ. προσβολή	Ἅγιος Εὐστράτιος	Γ. Ν. Κλωνάρης, ΑΘ. Ανδρέογλου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	Πατρῶν	53 44	Γρ. Μαῦρος	Γρ. Μαῦρος	20.5.41	Ἀεροπ. επίθεση	Ἅγίους Θεοδώρους Κρήτης	Γρ. Μαῦρος, Δημ. Μαῦρος, Ιω. Μαῦρος, Κων. Μαῦρος, Δημ. Ρεμπασίου
ΜΑΤΡΟΝΑ	Σύρου	5	Ἀντ. Χάμπας	Ν. Ἀρμαδῶρος	11.1.44	Ἀερ. ἐπιδρομή	Λιμάνι Πειραιᾶ	
ΜΑΡΙΑ (Ρ/Κ)	Κέρκυρας		Δ. Μαζαράκης				Λιμάνι Κέρκυρας	
ΜΑΡΙΑ	Μυτιλήνης		Α. Δούκας	Σ. Τσουβάλας	17.11.43	Ὑποβ. προσβολή	Ἐξ ἀπό Φολέγανδρο	Σ.Γ. Τσουβαλάς 45, Α. Χωριατέλλης 19
ΜΑΡΙΑ	Θεσ/νίκης		Ι. Μανιάτης	Κ. Κουτούκας	7.3.45	Νάρκη	Ἁγιοκάμπος	ΑΥΤΑΝΔΡΟ: Κ. Κουτούκας, Μαρ. Τζούμας, Κων. Ζαφείρης, Μιχ. Μπουγιούκας, Θ. Μπουγιούκας, Νικ. Χαμαλάκης, κων. Ὑψηλάντης, Παρ. Μανδράους, Καματερός
ΜΗ ΣΕ ΝΟΙΑΖΕΙ	Κέρκυρας		Σ. Μπονέτης		9-43	Ἀεροπ. επίθεση	Λιμάνι Κέρκυρας	

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

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΚΟΧ ΚΚΧ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ
ΜΙΧΑΗΛ Δ.	Πειραιώς		N. Δηλαβέρης		1943		Ίταλ. άκτές	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ζάκυνθος	61 40	Στ. Μπάσιος	Στ. Μπάσιος	21.2.44	Άεροπ. βομβαρδ.	Μπάρι Κάβο Ντόρο	Στ. Μπάσιος, Νικ. Ραζής, Ίω. Ξη- νός, Γεωρ. Καρα- γιαννίδης, Χαρ. Πυ- ρομάλης
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Ύδρας		ΑφοϊΚόκκου		28.4.41	Άεροπ. Βομβαρδ.	Μανδράκι Ύδρας	Νικ. Μπίκος 64 Ύδρα, Θ. Ι. Θω- μάς 43, Δημ. Μπί- κος 70 Ύδρα
ΝΙΚΗΤΑΣ	Καλαμών	40	N. Τσαλίκης	N. Τσαλίκης	27.7.41	Υποβρ. προσβολή	Έξω του λιμ. Ίου	N. Τσαλίκης 35 Σίφνος, Κ. Γ. Πολά- τος 45 κεφαλ. Σωτ. Δ. Γκολικόρης 44 Θεσσαλονίκη, Γ.Δ. Γεωργούλης, Ιω. Απ. Φασόλης, Γεωρ. Κ. Ρεμούν- δος, Στ. Γ. Χασού- ρης
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Πειραιώς	15	Άθ. Μπινιάρης	Τσουλουχόπου- λος	5.9.43	Υποβρ. προσβολή	Άνοιχτά Σκιάθου	Ευ. Δ. Σοφράς 48 Σαλαμίνα, Γ. Τσουλουχόπουλος, Μην. Καρράς 24 Μήλος, Αν. Σ. Καρι- νόπουλος 34, Πει- ραιά.
ΝΑΥΣΙΚΑ	Κέρκυρας	8	Α. Μακρώνας	Γ. Μακρώνας	1.2.44	Άεροπ. επίθεση	Βακρουνό	
ΝΙΚΟΣ	Καβάλας		N. Σταματάκης	Άναστασιάδης	27.5.41	Άεροπ. επιδρομή	Άλβανίας Σούδα Κρήτης	Χ. Άναστασιάδης, Παν. Γιακουμής
ΠΑΝΑΓΙΑ	Ύδρας	70 47	Ι.Βερβενιώτης	M. Καλογεράς	3.6.43	Υποβ. προσβολή	Κύμη	Μιχ. Κ. Φράγκος, 35, Κων. Ι. Καζάκος 22, Κων. Γ. Βούλ- γαρης, Βασ. Δ. Λα- ζάρου 58, Σπ. Κ. Μαραγκός 24, Μιχ. Γ. Καλογεράς 57
ΠΡΟΦ. ΗΛΙΑΣ	Πειραιώς	35	Ι. Δεληγιάννης	B. Γαλιότζης	15.5.43	Άεροπ. βομβαρδ.	N. Σάν Τζώρτζια	Μιχ. Ε. Κυπραίος 36, Χρυσ. Π. Ρήγα 21, Εύστρ. Α. Συ- χνάκης 39, Κ. Γα- λιότζης 62, Ευάγ. Μαθιουδάκης 24, Αν. Π. Ζούλας 32, Μιχ. Ε. Βήχος 24, Μορχ. Ι. Νένου 20, Μήλος
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	Σύρου		Δ. Παράσχης	Δ. Παράσχης	23.5.43	Άεροπ. επιδρομή	Κυλλήνη	Δημ. Παράσχης, Νκ. Μαρίνος 39, Ζ. Φαμπρίτης, Ί. Πα- ράσχης, Χ. Δημη- τρώπουλος, Ιω. Βυ- θούλκας, Άλεξ. Ξέ- νος.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	Χαλκίδα		Χατζηγιαννάκη	H. Ποριώτης	7-44	Άεροπ. επίθεση	Παχ. Άμμος Κρήτης	Κων. Κλείσας, Βλ. Ποριώτης
	Σάμου	49	Γ. Γλυκαντζής	Χρ. Άφεντάκης	30.6.44	Άεροπ. βομβαρδ.	ΒΔ Κέας	Φ. Γλυκαντζής, Φρ. Άφεντάκης, Χ. Γλυκαντζής, Στ. Γλυκαντζής, Ζαχ. Βασιλειάδης, Αν. Τζώνιος
ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΑΛΑΜΙΩΤΙΣΑ	Πειραιώς		Λ.Σ. Σιγάλας		5-44		Λιμάνι Πειραιώς	Στυ. Κωλέτης, Ζ. Βρούτας 15, Θε- οδ. Π. Χάλυβας 39
ΠΑΝΩΡΑΙΑ	Πατρών			Στ. Κωλέτσης	28.1.43		Κατσιβίγλα	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΚΟΧ ΚΚΧ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ
ΠΑΝΑΓΙΑ	Χίου	29	Δ. Βαβούγης	Ν.Δ. Βαβούγης	21.11.43	Υποβ. προσβολή	Β. Αίγαίο	Μαρ. Ι. Πρώιος 62, Άδαμ. Π. Πούλος 35, Ίω. Β. Κοσμάς, Νικ. Βαβούλης 39, Παν. Βαβούλης 34, Νικ. Σάβας 23
ΠΑΝΑΓΙΑ ΧΡΥΣΑΦΙΩΤΙΣΑ	Πειραιώς		Άν. Μανούσος	Γ. Καρατζής	11.1.44	Άεροπ βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιά	Γεω. Ι. Καρατζής 47, Παν. Άν. Γαρδέλης 38
ΠΑΝΑΓΙΑ	Ίθάκης		Καβαλιεράτος	Σπ. Δόριζας	11.1.44	Άεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιά	Σπ. Δόριζας, Νικ. Κ. Καβαλιεράτος 34, Εύστ. Φ. Σπάρης 33
ΠΑΝΑΓΙΑ	Υδρας		Καραζεπούνης		11-40	Άερ. επίθεση	Λιμάνι Χανίων	
ΠΑΝΑΓΙΑ	Θεσ/νίκης		Ν. Χάρκας		2.3.42	Υποβ. επίθεση	Άκτές Λήμνου	
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ	Πειραιώς	18	Π. Πέμπολης	Γ. Δανιήλ	3.3.42	Υποβ. προσβολή	Άνοιχτά Σκοπέλου	Δ. Δροσινάκης, Ηρ. Μερτόγλου
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Σάμος	57 ΚΚΧ	Π. Γαλάνης	Δημ. Βέκρης	28.4.41	Άεροπ. επίθεση	Π. Λόγγο Σαπιέντζα	Δ. Βεκρή, Μιχ. Βεκρή, Ίω. Φακής, Χαρ. Δρόσος, Δημ. διπλάκης, Α. Βλαβιανός
ΠΑΝΤΕΛΗΣ	Σύρος	80 50	Δ. Ράλλη	Ι. Καραβίτης	7.10.41	Άεροπ. επιδρομή	Λιμάνι Πειραιά	Ι. Καραβίτης, Διον. Μπαμπεράκης, Εύαγ. Κληγκόπουλος
ΠΑΝΑΓΙΑ	Σύρου		Ι. Μάϊνας Ε. Φουστέρης		12.8.43	Άεροπ. επίθεση	Λιμάνι Άντίπαρος	Ίω. Μάϊνας 34, Θεμ. Ι. Μαρινάτος 31, Εύαγ. Μ. Μάϊνας, Κων. Α. Παλαιολογος
ΠΑΡΘΕΝΩΠΗ	Σύρου		Π.Γ.Κουλούρης	Π. Δενδρινός	1-44	Άεροπ. επίθεση	Κέα Κύθνου	Άν. Τσαγκαράκης, Παν. Κολούρης, Παν. Δενδρινός, Εύαγ. Μακρίκος, Φλ. Μανδηλαράς, Έλ. Χαρίτος
ΠΑΝΑΓΙΑ	Πειραιώς		Γ. Μερτζάνης	Π. Μερτζάνης	27.4.44	Άεροπ. επίθεση	κοντά στο Λαύριο	Π. Μερτζάνης, 64, Γ. Ι. Άλιφραγκής 54
ΠΙΠΙΤΣΑ	Καλαμών	17 ΚΚΧ	Άλεξ. Χιονάς	Κ. Σπανός	8.3.44	Άεροπ. επίθεση	Γερολιμένα Λακωνίας	Κων. Γαλέρης, Κ. Σπανός, Νικ. Γιαλέλης, Παν. Ράλλης
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ Κων. ΣΠΙΘΑ	Πειραιώς		Ν.Καβουνίδης Βούλτος, Λ. Στρουμπούλης		25.12.43	Λ.Π.	Λιμάνι Πειραιώς	Ίω. Κόπλος, Κάσσης
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	Άλεξ/λις		Β. Συναχίρης	Δ. Δούναβης	26.5.43	Άεροπ. επιδρομή	Λιμάνι Πειραιώς	Μ. Α. Δούναβης 35 Σύρος, Παν. Δ. Μάνδαλος 52, Άγγ. Φ. Τσούχλας 44
ΣΑΤΙΑ	Πειραιώς		Μιχαηλνός Α.Ε.	Έπιταγμένο Γερμανούς				Άπολέσθηκαν από πολεμική ενέργεια από τούς Γερμανούς
ΣΟΦΙΑ	Σύρου		Παν. Σικάλλος	Π. Σικάλλος		Άεροπ. επίθεση	Φάρος Σίφνου	Ε.Κ. Λάμπρος 18 Σύμη, Π.Κ. Σικάλλος 37 Σύμη
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	Πειραιώς	59 48	Χ. Μοσχονησίου	Χ. Μοσχονησίου			Άνοιχτά Τήνου	
ΣΠΥΡΟΣ	Πειραιώς	10	Δ.Γιοβανάκης	Ι. Κομνηνός	28.11.43	Έπίταξη	Άνδρου Καρλόβασι	
ΣΥΜΕΩΝ	Άλ/πόλεως	40	Άπ. Σπατάλας	Απ. Σπατάλας	26.9.42	Υποβ. προσβολή	Άκτές Σκιάθου	Σωτ. Μάνταρης

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΚΟΧ ΚΚΧ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Σύρου Πειραιώς	6 τον.	Ε.Μ. Παρμίτης Έμ. Λιόσης	Έπιταγμένο Θ. Κριτσιόδημος	11-43 23.5.44	Υποβ. Αεροπ. επίθεση	Ίος άκτες Αμοργού	Λαμ. Ι. Βλάχος, Π. Μπαϊρακτάρης, Θεοφ. Ν. Κριτσιόδη- μας, Σαραν. Έλ. Λάζαρου, Έμ. Λιό- σης 24
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Πειραιώς	15 τον.	Αν. Τσιγωνά- κης	Αν. Δήμας	20.1.44	Αεροπ. επίθεση	Τσελεβίγια	Αν. Δ. Δήμας 34 Ύδρα, Κων. Ε. Καρατσάνης 33 Ύ- δρα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Καλαμών	30	Β. Πιερακέας	Ι. Μαραγιάννης	26.5.43	Αεροπ. επιδρομή	Μονεμβάσια	Ιω. Α. Μαραγιάννης 44 Βόλος, Ίω. Ε. Ευαγγέλου 58 Βό- λος, Αν. Πογάνης 26, Κων. Γ. Γκιαου- ράκης 50 Πειραιά
3 ΙΕΡΑΡΧΑΙ ΤΑΙΝΑΡΟ	Σύρου Καλαμών	19 15	Ν. Τσακάκος	Ν. Τσακάκος	5.5.44 28.4.41	Υποβ. προσβολή Αεροπ. βομβαρδ.	Ν.Δ. Σπέτσαι Κιτριές Πεταλίδι,	Ν.Κ. Τσακάκος 39 Αργ. Νικολόπου- λος 18 Πεταλίδι
ΤΑΝΑ (Ρ/Κ) Χαρ.	Μεγαρίδης,		Π. Κατσουλά- κος Αντ.		Σαμιακάκης,	15.7.45	Χάρκη	Μεγαρίδης
ΥΠΑΠΑΝΤΗ	Σύρου		Β. Τσάνος	Β. Τσάνος	5.5.44	Υποβ. προσβολή	Νοτ. Δυτ. Σπετσών 3 μίλια άκτες	Γ. Μιχαλόπουλος Β. Χρ. Τσάνος 49 Αγκίστρι
ΥΠΟΜΟΝΗ	Κέρκυρας	25 τον.	Γ. Κόνταρης		10-44		Αλβανίας	
ΦΑΝΤΑΡΟΣ	Πειραιώς		Γ. Χαλεπίλιος	Δ. Γεωργάτος	22.5.43	Αερ. επίθεση	άκτες Κέας	Ν. Βούλγαρης, Κων. Μάϊλος 37, Δ. Ε. Γεωργάτος 22 Μιχ. Δήμας, Κ. Φραγκουδάκης, Βασ. Κρόκος, ΑΛ. Γεραλής, Ι. Σαρή- γιαννης, Κ. Παπα ζαφειράτος, Νικ. Σπύρου, Παρασ. Τσάμπα, Γ. Καμ- πουρίδης, Ε.
ΦΩΦΩ	Πειραιώς			Μ. Δήμας	26.8.41	Προσκρ Νάρκη	Αίγαίο	

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΛΙΜΑΝΙ	ΚΟΧ ΚΚΧ	ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ	ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	ΑΠΩΛΕΙΑ ΗΜ/ΝΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΙΤΙΑ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΘΕΣΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ	ΕΠΙΒΑΙΝΟΝΤΕΣ
ΦΛΩΡΑ	Χαλκίδα		Γ. Ντάλος	Ξ. Ξεφεράκης	27.10.42	Υποβ. προσβολή	Χαλκιδική	Γκουργκής, Κ. Γκιουργής, Μ. Γκιουργής
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ	Σάμου	7	Ζ. Κοχείλας	Ζ. Κοχείλας	28.4.41	Αεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Σύρου	Αλ. Ντάλος, Ξεφεράκης Ζαχ. Κοχείλας 58, Π. Γ. Αγγελάκης 38
ΦΟΡΤΗΓΙΔΕΣ	Πειραιώς		Γ. Γκούμας		25.4.41		Περιοχή Ναυστάθμου	
ΦΟΡΤΗΓΙΔΕΣ	Πειραιώς		Γ. Τσέγκας		6.4.41		Λιμάνι Πειραιά	
ΦΙΛΙΠΑΚΗ	Θεσ/νίκης		Ν.Κοντοβράκης	Ν.Κοντοβράκης	11.7.42	Υποβ. προσβολή		Ν.Ε. Κοντοβράκης 43 Κρανίδι, Γ.Χ. Κουρτσάκης 48, Ν.Ι. Αφέντρας 22
ΦΟΡΤΗΓΙΔΕΣ ΛΟΥΚΙΑ	Πειραιώς Σύρου	75 τον.	Ν. Φαλεράκης Π.Πετρόχειλος	Θ.Τζανέτος	12-41 21.2.44	Αεροπ. επίθεση	Σπετσοπούλα	Θ.Γ. Τζανέτος 37 Κυνουρία, Β.Γ. Πιτσικάλης 24 Λαύριο, Ν.Γ. Σκεπαθάντος 43, Μαρκ. Αλ. Βενιέρης 56 Σαντορίνη
ΛΑΤΩ	Σύρου	58 48	Ν. Νηστάκης	Ν. Κουτέλας	28.4.41	Αεροπ. βομβαρδ.	Κύθνος Α. Στέφανος	Εύαγ. Αν. Χανιάς 20 Πειραιά, Χρ. Ν. Μοσκόδης 48 Αθήνα, Ν. Κουτέλας 51 Ηράκλειο, Γ. Λαουμπτζής, Αντων. Σφακιανάκης
ΟΛΓΑ	Καλαμών	15 7	Π. Δραγώνας	Χρ. Γελαδάς	4.8.41		Πλύτρα Λακωνίας	Δημ. Παπαδινός, Κων. Α. Ζησιμόπουλος, Χρ. Γελαδάς, Βασ. Σασάνος.
ΗΠΕΙΡΟΣ	Κέρκυρα		Ν. Μαζαράκης		1943		Λιμάνι Κέρκυρας	
ΖΩΟΔΟΧΟΣ ΠΗΓΗ (Ρ/Κ)	Πειραιώς	50 8	Ν. Βερνίκος		17.4.41	Αεροπ. βομβαρδ.	Λιμάνι Πειραιώς	Ζαφ. Μπάος, Προκ. Πανταλέων, Γ. Μπάτσος
ΧΕΛΙΔΩΝ	Σύρου		Ε. Φριτζάλας	Θ. Βρονταμέτης	21.4.44	Αεροπ. βομβαρδ.	Σέριφος	Ελ. Ι. Χρήσου 40 Κύμη, Θεόδ. Εύθ. Λουκόπουλος 35 Σπέτσες, Θεόδ. Ε. Βρονταμίτης 48 Σπέτσες
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	Βόλου	42 38	Χουτόπουλος	Γ. Μαρκάκης	2.3.42	Υποβ. προσβολή	Ακτές Κασσάνδρας	Γεωρ. Λαπάτας, Γ. Μαρκάκης, Αθαν. Σταμέλος, Στ. Γιαννούζος

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

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

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

ΚΟΡΑΛΛΙΟΓΕΝΕΙΣ ΥΦΑΛΟΙ - ΑΤΟΛΛΕΣ

Του κ. ΑΘΑΝ. Γ. ΓΙΑΝΝΑΚΗ, πλοιάρχου Ε.Ν., καθηγητού ΚΕΣΕΝ

Σε όλους μας είναι γνωστοί οι κοραλλιογενείς ύφαλοι, τά γνωστά μας «ρίφια», καθώς και μία παραλλαγή αυτών, οι γνωστές ατόλλες, οι οποίες παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το περίεργο δακτυλιοειδές σχήμα τους. Για τους κοραλλιογενείς ύφάλους και για τις ατόλλες έχουν διατυπωθεί διάφορες θεωρίες όσον αφορά τη δημιουργία τους. Έπικρατέστερη είναι του Δαρβίνου, την οποία και θα αναφέρω στο τέλος της μελέτης αφού προηγουμένως ασχοληθούμε με την γένεση και τον σχηματισμό των κοραλλιογενών άποικιών.

Τά κοράλλια συναντώνται σε όλες σχεδόν τις θάλασσες είτε σαν άπλες και μεμονωμένες μορφές είτε σαν άποικιακές. Οι άπλες μορφές ζούν σε μεγάλα βάθη και ψυχρά νερά ενώ οι άποικιακές σε μικρά βάθη και θερμά νερά. Κατάλληλες συνθήκες για νά αναπτυχθούν οι άποικιακές μορφές κοραλλιών είναι οι τροπικές περιοχές. Έτσι λοιπόν, σαν ναυτίλοι, όταν λέμε κοράλλια έννοούμε τροπικές περιοχές και με αυτά τά κοράλλια θά ασχοληθούμε.

Η ανάπτυξη των κοραλλιών άπαιτεί διαυγή νερά με κανονική περιεκτικότητα σε άλατα, βάθος μέχρι 60 μέτρα και θερμοκρασία όχι μικρότερη από 20 βαθμούς Κελσίου.

Έτσι λοιπόν τά γεωγραφικά πλάτη που μπορούν νά αναπτυχθούν είναι 30 Β. έως 30 Ν, δηλαδή σχεδόν στην τροπική ζώνη. Τό κοράλλι είναι ζωϊκός οργανισμός άσβεστολιθικός — σχεδόν πέτρινος και αναπτύσσεται ετησίως 18-33 χλστ.

Η παρουσία κοραλλιών πάνω σ' έρναν ύφαλο άλλοιώνει συνεχώς την γεωλογική μορφή του ύφαλου και τούτο χωρίς καμμία προειδοποίηση. Δηλαδή έχουμε συνεχή μείωση του βάθους του ύφαλου από την επιφάνεια της θάλασσας με αποτέλεσμα ό κάποτε ακίνδυνος κοραλλιογενής ύφαλος νά καθίσταται σήμερα επικίνδυνος για την ναυσιπλοΐα. Τούτο γίνεται κατανοητό αν λάβουμε υπ' όψη ότι άκόμη και σήμερα κυκλοφορούν χάρτες οι οποίοι βασίζονται σε χαρτογραφήσεις του 1850 άσχετως αν αυτοί οι χάρτες αναγράφουν «FROM THE LATEST INFORMATION AVAILABLE TO THE HYDROGRAPHIC OFFICE 1977» διότι τούτο σημαίνει ότι ό χάρτης έχει ενημέρωθεί μέχρι τό 1977 για όσες πληροφορίες έχουν έλθει στην ύδρογραφική ύπηρεσία μέχρι τό 1977. Δηλαδή αν δέν έχουν έλθει πληροφορίες, ό χάρτης θά παραμένει άνημέρωτος. Έτσι λοιπόν μεγάλη προσοχή θά πρέπει νά δίδεται στα βυθίσματα των κοραλλιογενών ύφάλων και θά πρέπει νά έ-

λέγχεται προηγουμένως ή άξιολογία των χαρτών της περιοχής.

Οι ύφαλοι των κοραλλιών έμφανίζονται υπό τρεις μορφές: 1) σαν θυσανωτοί ύφαλοι, 2) σαν φράγματα 3) σαν ατόλλες. Οι θυσανωτοί ύφαλοι περιορίζονται μόνο στην παράκτια ζώνη τά δέ φράγματα κοραλλιών χωρίζονται από την άκτή με λιμνοθάλασσα ή όποία μπορεί νά είναι άβαθής αλλά μερικές φορές και σημαντικού βάθους. Πολλά από τά ήφαιστιογενή νησιά του Ειρηνικού ώκεανού περιβάλλονται από τέτοια φράγματα έν είδει δακτυλίου σε μικρή άπόσταση από την ξηρά.

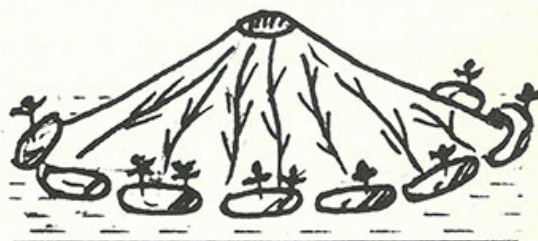
Τό μεγάλο κοραλλιογενές φράγμα της Αυστραλίας είναι σχεδόν παράλληλο των ΒΔ άκτών αυτής, μήκους 1.500 μιλίων περίπου και σε άπόσταση 22-170 μίλια από τις άκτές. Στις ατόλλες δέν ύπάρχει κεντρική νήσος, αλλά μόνο δακτυλιοειδής ύφαλος που περιβάλλει την κεντρική λιμνοθάλασσα (λαγκούνα).

Κατά τη θεωρία Δαρβίνου, τά κοράλλια αναπτύσσονται από βάθος 60 μ. μέγιστο, μέχρι την επιφάνεια της θάλασσας με ρυθμό 18-33 χιλιοστόμετρα έτησίως, δημιουργούνται δέ γύρω από ήφαιστιογενή νήσο. Η ήφαιστιογενής νήσος βαθμηδόν ύποχωρεί ενώ ταυτόχρονα περιφερειακών τά κοράλλια αναπτύσσονται καθ' ύψος μέχρι την επιφάνεια της θάλασσας όπου και σταματούν, διότι δέν ζούν άνωθεν της επιφανείας της. Αναπτύσσονται περιφερειακώς διότι άπαιτούν καθαρό νερό και φώς, πράγμα που δέν ύπάρχει στο έσωτερικό της ρηχής λαγκούνας.

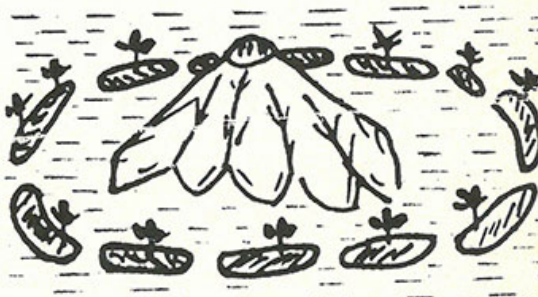
Όταν με την καθίζηση της νήσου τό βάθος των κοραλλιών ύπερβεί τά 60 μ. αυτά άπολιθώνονται (τά κάτω των 60 μ.) και ή ατόλλη συνεχίζει την ανάπτυξη της καθ' ύψος, άπολιθώνοντας συνεχώς τά κοράλλια που ύπερβαίνουν τό βάθος των 60 μ.

Δηλαδή για τόν σχηματισμό της ατόλλης άπαραίτητη προϋπόθεση είναι ή καθίζηση της νήσου. Η έγκλειόμενη λιμνοθάλασσα περιλαμβάνει κοραλλιογενή πετρώματα και παρουσιάζει πυθμένα κεκαλυμμένο από λάσπη φυκών και όλίγη άμμο προερχόμενη από θραύσματα ύφάλων.

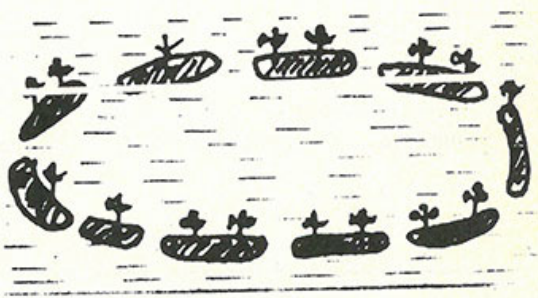
Σχηματική παράσταση δημιουργίας μιάς Ατόλλης κατά την θεωρία του Δαρβίνου



Α. Ανάπτυξη κοραλλιών στην περιφέρεια ήφαιστιογενούς νήσου.



Β. Καθίζηση της ήφαιστιογενούς νήσου και ταυτόχρονη ανάπτυξη των κοραλλιών μέχρι την επιφάνεια της θάλασσας.



Γ. Όλική καθίζηση της ήφαιστιογενούς νήσου και συνεχής ανάπτυξη των κοραλλιών μέχρι την επιφάνεια της θάλασσας — Δημιουργία Ατόλλης. Τό έξωτερικό του δακτυλίου της Ατόλλης είναι πολύ βαθύ ενώ τό έσωτερικό (λαγκούνα) είναι άβαθές.

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Tlx: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

Αριθ. 2135/1987

Πρόεδρος: Χρήστος Κανέλλος
Νικόλαος Λεμπέσης, Έμμανουήλ Σερ-
γάκης, Έφέτες

GLAFKI SHIPPING CO. — PINIOS SHIP-
PING CO.

΄Ασφάλιση πλοίου για ποσό ανώτερο
της τρέχουσας αγοραίας αξίας του. ΄Α-
ναγνώριση και εκτελεστικότητα άλλοδα-
πής διαιτητικής αποφάσεως στην ΄Ελ-
λάδα.

Β' ΜΕΡΟΣ

΄Η αίτοῦσα από τη σύναψη της παρα-
πάνω συμβάσεως (6.9.1977) μέχρι τό-
χρονο της βυθίσεως του πλοίου MAIRA
(10.4.1978) επί 8μηνου περίπου δέν αξίω-
σε από την καθής ν' ασφαλισθεί τό
πλοίο για τό ποσό των 11.911.811 δολ-
λαρίων ΗΠΑ αν και γνώριζε και ειδι-
κώτερα από τό ὕψος των καταβαλλομέ-
νων ασφαλιστρών ότι τό πλοίο της ά-
ξίας 4.875.000 δολ. ΗΠΑ είχε ασφαλι-
σθεί για τό ποσό των 10.000.000 δολλ.
ΗΠΑ όπως και προηγούμενα από την ἰ-
δια κι έτσι τό 8μηνου χρονικό διάστημα
πλήρως ασφαλιστρα για 10.000.000
δολλ. ΗΠΑ και όχι για 11.911.811. Μετά
την βύθιση του πλοίου προέκυψαν δια-
φορές μεταξύ των διαδίκων τίς οποίες ἡ
αίτοῦσα ὑπῆγαγε μέ προσφυγή της στη
προβλεπόμενη από τη σύμβαση διαιτη-
σία στό Λονδίνο. Για την έκδίκηση της
προσφυγής και την έκδίκηση των δια-
φορών διορίσθηκε μέ συμφωνία των με-
ρών, ως ὁμόνος διαιτητής ὁ Ντόναλντ
Ντέιβις ὁ ὁποῖος και ἀποδέχθηκε τό
διορισμό του (άρθρο 6 παρ. 1 Ἀγγλικό
νόμου περί διαιτησίας).

Μεταξύ των άλλων ὑποβλήθηκαν στη
διαιτησία αὐτή α) ἀξίωση 1.911.881 δολ-
λάρια ΗΠΑ από παραβίαση της συμβά-
σεως διαχειρίσεως από τη διαχειρί-
στρια ως πρὸς την ασφάλεια του πλοίου
καί β) ἀξίωση 14.617 δολλαρίων ΗΠΑ,
για ἀπόδοση της ἀποζημιώσεως
(ἀμοιβῆς 7 των διαχειριστών μετά την ἀ-
πώλεια του πλοίου. Ὁ διαιτητής μετά
την διεξαγωγή ἐνώπιόν του της διαιτη-
τικής διαδικασίας κατά την ὁποία πα-
ρουσιάσθηκαν ἀνεπιφύλακτα οἱ τότε
και σήμερα διάδικοι καί ὑπέβαλαν τίς
προτάσεις τους, τά ἀποδεικτικά τους
στοιχεία καί τά ἐπιχειρήματά τους, ἐξέ-
δωσε στίς 9.2.1982 την ἀπόφασή του. Εἰ-
δικότερα ως πρὸς κονδύλιο των 14.664
δολλαρίων ΗΠΑ, ἐξέδωσε ὁριστική ἀ-
πόφαση μέ την ὁποία ἐπεδίκασε ὑπέρ
της αἰτούσης μόνο 9.411 δολλάρια ΗΠΑ
ἀπό τό ποσό αὐτό μέ τόκο 15% τό χρό-
νο ἀπό 1.6.78, ως πρὸς την ἀξίωση δέ
της αἰτούσης καί τό κονδύλιο των
1.911.811 δολλαρίων ΗΠΑ, ἐξέδωσε
δύο ἐναλλακτικές ἀποφάσεις μέ τη μορ-
φή της εἰδικῆς περιπτώσεως (SPECIAL
CASE) σύμφωνα μέ τό ἄρθρο 21 παρ. 1
ἐδ. β. του ἀγγλικόῦ νόμου περί διαιτη-
σίας του ἔτους 1950. Τό εἰδικό ζήτημα
πού προέκυψε καί τό ὁποῖο ὁ διαιτητής
παράπεμψε στά Ἀγγλικά τακτικά δικα-
στήρια για νά κριθεῖ διατυπώθηκε ως ἑ-
ξῆς στην προσκομιζόμενη σέ ἐπίσημη
μετάφραση ἀπόφαση αὐτή. «Εάν μέ βά-
ση τά διαπιστωθέντα γεγονότα καί κατ'
ἀληθῆ ἑρμηνεία της συμβάσεως διαχει-
ρίσεως ἀπό 6.9.1977 ἡ CLARI SHIPPING
COMPANY (καθής) εἶχε ὁποιαδήποτε ὑ-
ποχρέωση νά ἀσφαλίζει τό πλοίο «MAI-
RA» για ποσό πού ὑπερβαίνει τό 130%
των βάσει της δευτέρας ὑποθήκης ἀνε-
ξόφλητων ποσών» Μέ τη πρώτη ἀπό τίς
ἐναλλακτικές ὁριστικές ἀποφάσεις πού
ἴσχυε στη περίπτωση καταφατικής ἀ-
παντήσεως ἀπό τά ἀγγλικά τακτικά δι-
καστήρια, ἐπὶ του ζητήματος πού παρα-
πέμφθηκε σ' αὐτά, κρίθηκε ἀπό τό διαι-

τητή ὅτι ἡ ἀποίτηση της αἰτούσας εἶναι
βάσιμη καί καταδικάσθηκε ἡ καθής
στην καταβολή του ποσού των
1.911.811 δολλαρίων ΗΠΑ μέ τόκο 15%
τό χρόνο ἀπό 1.10.1978. Μέ τη δεύτερη
ἐναλλακτική ἀπόφαση για τη περίπτω-
ση ἀρνητικῆς ἀπαντήσεως ἀπό τά Ἀγ-
γλικά δικαστήρια, ὁ διαιτητής ἔκρινε
τήν ἴδια ἀξίωση ως ἀβάσιμη καί ἀπέρρι-
ψε τό σχετικό κονδύλιο της προσφυγῆς.
Καί του εἰδικόῦ τούτου ζητήματος ἐπι-
λήφθηκε τό πρωτοβάθμιο δικαστήριο
του Λονδίνου τό ὁποῖο μέ την ἀπό
28.7.1983 ἀπόφασή του καί των δύο δια-
ταγών του δικαστή (ὁ ὁποῖος κάνοντας
χρήση της αὐταπαγγέλτης ἐξουσίας
του τροποποίησε τό θέμα πού προανα-
φέρθηκε ως ἑξῆς: «Εάν μέ βάση τά δια-
πιστωθέντα περιστατικά καί τη πραγμα-
τική δομή της συμβάσεως ἀπό 6.9.1977
ἡ ἀνώνυμη ναυτιλιακή ἐταιρία ὑπέιχε ὁ-
ποιαδήποτε ὑποχρέωση νά ἀσφαλίζει
τό πλοίο για ποσό πού ὑπερέβαινε τά
10.000.000 δολλάρια ΗΠΑ, ἔκρινε ὅτι τό
θέμα ἔπρεπε νά τύχει ἀρνητικῆς ἀπαν-
τήσεως καί ἐπικύρωσε κατ' αὐτό τό τρό-
πο τη δεύτερη ἐναλλακτική ἀπόφαση
του διαιτητή, ἄφ' ἑτέρου δέ ἀκύρωσε τη
διαιτητική ἀπόφαση ως πρὸς την ὁριστι-
κή της διάταξη μέ την ὁποία εἶχε γίνει
μερικά δεκτό τό ἄλλο κονδύλιο της
προσφυγῆς της αἰτούσας καί ἀνέπεμψε
τήν ὑπόθεση αὐτή στον ἴδιο διαιτητή
για περαιτέρω ἐξέταση.

Κατά της ἀποφάσεως αὐτῆς καί των
δύο διαταγών του Ἀγγλοῦ Δικαστοῦ ἡ
αἰτοῦσα ἄσκησε την ἀπό 29.9.1983 ἔφε-
ση ἐνῶ ἡ καθής ἄσκησε την ἀπό
12.10.1983 ἀντέφεση στό Ἐφετεῖο του
Λονδίνου, Ἐμπορικό Τμήμα (QUEENS
BENCH DIVISION). Τό Ἐφετεῖο του
Λονδίνου μέ την ἀπό 5.12.1984 ἀπόφα-
σή του ἔκρινε ἀντίθετα ἀπό τό πρωτο-
βάθμιο δικαστήριο ἐφ' ἑνός μὲν ὅτι τό
ζήτημα πού τέθηκε ἐνώπιόν του ἔπρεπε
νά τύχει καταφατικῆς ἀπαντήσεως καί
ἐπικύρωσε τη πρώτη ἀπό τίς ἐναλλακτι-
κές ἀποφάσεις του διαιτητή, ἀφετέρου
δὲ ὅτι τό πρωτοβάθμιο δικαστήριο ἀκυ-
ρώνοντας τη διαιτητική ἀπόφαση ως
πρὸς την ὁριστική της διάταξη ἔσφαλε.
Μέ τίς σκέψεις αὐτές τό Ἐφετεῖο του
Λονδίνου ἀπέρριψε την ἀντέφεση, ἔκα-
νε δεκτή την ἔφεση ἐξαφάνισε την ἀπό-
φαση καί τίς διαταγές του Δικαστή ἐπι-
κύρωσε τη πρώτη ἐναλλακτική ἀπόφα-
ση του διαιτητή καί ἀποκατάστησε την
ὁριστική της διάταξη. Στή συνέχεια ἡ
καθής ἄσκησε ἀναίρεση στίς 21.1.1986
ἐνώπιον της Βουλῆς των Λόρδων, ἡ ὁ-
ποία μέ την ἀπό 17.4.1986 ἀπόφασή της



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

απέρριψε την άναίρεση και επεκύρωσε την απόφαση του Έφετείου (΄Ας σημειωθεί ότι όλες οι αποφάσεις αυτές προσκομίζονται σά νόμιμες μεταφράσεις και επικυρωμένα αντίγραφα του πρωτοτύπου τους). Με βάση όλα τα παραπάνω έκτηθέντα πραγματικά περιστατικά αποδεικνύονται τά έπόμενα: 1) ότι τά μέλη υπήγαγαν τίς διαφορές τους από την σύμβαση της Διαχειρίσεως σέ έγκυρη συμφωνία γιά διαιτησία κατά τό Έργατικό δίκαιο, πού είναι έπίσης έμπορικέσ και κατά τό Έλληνικό Δίκαιο; 2) ότι ή καθής είχε όλη τή δυνατότητα ν' αναπτύξει τά μέσα τής άμύνάς της και σέ καμμία περίπτωσή δέν στερήθηκε του δικαιώματος τής υπερασπίσεως, 3) ότι ή διαφορά πού έπιλύθηκε μέ τή διαιτητική απόφαση περιλαμβανόταν σαφώς και προβλεπόταν από τό συνοποσχετικό διαιτησίας, ή απόφαση δέ αυτή δέν περιέχει διατάξεις πού υπερβαίνουν τά συμβατικά όρια, 4) ή σύσταση του διαιτητικού δικαστηρίου και ή ένώπιον του διαδικασία ήταν σύμφωνη μέ τό Άγγλικό δίκαιο τό όποιο συμφωνήθηκε από τά μέλη νά διέπει τή μεταξύ τους διαιτησία και 5) ότι κατά τό Άγγλικό δίκαιο ή διαιτητική αυτή απόφαση έχει προσλάβει δύναμη πού δεσμεύει και υποχρεώνει τά μέρη. Δηλαδή δέν συντρέχει καμμία από τίς άρνητικές προϋποθέσεις του άρθρου 5 παρ. 1 τής συμβάσεως τής Ν. ΄Υόρκης, πού ξεετάζονται και αυτεπάγγελτα από τό δικαστήριο, είναι δέ ή διαφορά πού έπιλύθηκε μέ τήν άγγλική διαιτησία έμπορική και κατά τό Έλληνικό δίκαιο (άρθρο 1 παρ. 3 τής συμβάσεως).

Άκόμη τό αντικείμενο τής διαφοράς είναι δεκτικό διαιτητικής ρυθμίσεως κατά τό Έλληνικό δίκαιο άφού ή άκυρότητα μιάς συμβάσεως δέν έπιφέρει όπωσδήποτε τήν άκυρότητα τής συμφωνίας γιά διαιτησία (βλ. Έφ. ΄Αθ. 7796/73 και σχόλια Γ. Βερβενιώτη υπό Πολ. Πρωτ. ΄Αθ. 506/73 νομ. 27 σελ. 1356). Καί προέβαλε μέν ή καθής τόν ίσχυρισμό ότι ή πρώτη υποθήκη επί του πλοίου είναι εις κοινή και συστάθηκε γιά νά κατασρατηγηθούν οι ιαπωνικοί νόμοι γιά τήν προστασία του συναλλάγματος ό ίσχυρισμός όμως αυτός και άν ύποτεθεί άληθινό γεγονός πού δέν μπορεί νά έρευνηθεί στά πλαίσια τής παρούσας δίκες, γιατί θά αντιστοιχοϋσε μέ ανεπίτρεπτη άναδίκηση τής ουσίας τής υποθέσεως είναι άλυσιτελής, διότι δέν καθιστά τή διαφορά πού υπήγαγαν οι διάδικοι στή διαιτησία ανεπίδεκτη τέτοιας ρυθμίσεως άφού δέν στερούνται τής έξουσίας τής διαθέσεως γιά τό λόγο αυτό του αντικειμένου της. ΄Η διαιτητική όμως αυτή απόφαση τής όποίας ζητείται ή άναγνώριση και έκτελεστότητα στήν Έλλάδα μέ τήν υπό κρίση αίτηση και ή όποία δέν αποβάλλει τό χαρακτήρα της ως διαιτητικής από τό γεγονός ότι ιδιαίτερο ζήτημά της παραπέμφθηκε από τό διαιτητή στά άγγλικά δικαστή-

ρια βάσει του άγγλικού νόμου στίς ρυθμίσεις του όποιου τά μέρη υποβλήθηκαν κατά τό μέρος πού υποχρεώνεται ή καθής νά καταβάλλει στήν αίτούσα τό ποσό των 1.911.811 δολλαρίων ΗΠΑ, ως άποζημίωση, διότι κατά παράβαση των υποχρεώσεων πού ανέλαβε μέ τήν από 6.9.1977 σύμβαση μεταξύ των διαδίκων είναι μη έκτελεστή στήν Έλλάδα γιατί στηρίζει τό διατακτικό της άμεσα στήν άναγνώριση συμβατικής υποχρεώσεως τής καθής γιά υπερασφάλιση του πλοίου MAIRA σέ ποσό υπερδιπλάσιο τής αξίας του πλοίου.

Έπομένως σύμφωνα μέ όλα όσα έκτέθηκαν στή σκέψη πού προηγήθηκε ή άναγνώριση και έκτέλεση τής απόφασεως αυτής κατά τό παραπάνω μέρος της σαφώς προσκρούει στήν δημόσια τάξη τής Έλλάδας κατά τήν έννοια του άρθρου 33 ΑΚ (άρθρο 5 παρ. 2 τής συμβάσεως Ν. ΄Υόρκης), γιατί άποτέλεσμα τής έκτελέσεως αυτής θά είναι ή πρόκληση καταστάσεως πού δέν προσαρμόζεται στήν ήθική οικονομική δικαιολογική και πολιτειακή τάξη της άφού μέ τή διαιτητική απόφαση, εύθέως άναγνωρίζεται υποχρέωση γιά υπερασφάλιση πλοίου πέραν τής έπιτρεπομένης διακυμάνσεως 6-7% επί τής αξίας του πλοίου και δή υπερδιπλάσια τής αξίας αυτού (αξία πλοίου 4.875.000 δολάρια ΗΠΑ, μέ υποχρέωση άσφαλίσεως, περίπου 12.000.000 δολάρια ΗΠΑ) πού αντίκεινται σέ θεμελιώδη ήθική αρχή πού διέπει τό έλληνικό δίκαιο (βλ. γνωμοδότηση Μιχ. Σταθοπούλου, Γ. Καλλιμοπούλου σελ. 8-10 πρβλ. Ζ. Παπακωνσταντίνου Γενικές Άρχές σελ. 123 Α. Βανέση Συνταγματικά Δικαιώματα 1982 σελ. 108 συνεχ.). Κατά συνέπεια και τό πρωτοβάθμιο δικαστήριο, τό όποιο μέ τήν έκκαλουμένη απόφαση του κατέληξε στό ίδιο συμπέρασμα άν και μέ όρισμένες διαφορετικές αίτιολογίες και απέρριψε τήν αίτηση ως πρós τό κονδύλιο των 1.911.811 δολλαρίων ΗΠΑ, όρθά τίς προδιαληφθείσες διατάξεις έρμήνευσε και έφάρμοσε και τίς προσαχθείσες άποδείξεις έξετίμησε γ' αυτό και πρέπει ν' άπορριφθούν ό πρώτος (ως πρός όλα τά σκέλη αυτού) και δεύτερος λόγοι τής υπό κρίση έφέσεως τής αίτούσης, οι όποιοι ύποστηρίζουν τ' αντίθετα, ότι δηλαδή έπιτρέπεται ή υπερασφάλιση του όποιου όταν όφείλεται σέ συμβατική άποτίμηση τής αξίας αυτού, πού έγινε άποδεκτή και ότι οι διατάξεις περί άπαγορεύσεως τής υπερασφάλισεως δέν αντίκεινται στήν διεθνή δημόσια τάξη του άρθρου 33 ΑΚ, ως άβάσιμοι.

5. Έπειδή, τό ζήτημα τής υπερασφαλίσεως δέν είναι παρεμπίπτον σέ σχέση μέ τή κυρία διαιτητική ρύθμιση άλλ' αντίθετα είναι τό κύριο, διαγνωστικό αντικείμενό της και είναι άδιάφορο άν περιβλήθηκε τό σχήμα μιάς συμβάσεως μεταξύ των διαδίκων κατά τήν αρχή του άρθρου 361 ΑΚ τής έλευθέρας των συμβάσεων. Δέν συμβιβάζεται άλλως τε μέ

τό πνεύμα των παραπάνω διατάξεων και των δημοσίας τάξεως κανόνων πού εισάγουν, νά θεωρηθεί ότι ή υπερασφάλιση και ή απαγόρευση τής άπορά μόνο τίς σχέσεις άσφαλιστού και άσφαλισμένου και ότι προσκρούουν στή δημόσια τάξη σέ αποφάσεις που δέχονται τήν υπερασφάλιση σέ σχέση μέ διαφορές μόνο από υπερασφάλιση και όχι γιά υπερασφάλιση. Τέτοια όμως έρμηνεία δέν βρίσκει έρεισμα στίς διατάξεις αυτές τυχόν δέ παροχή της θά όδηγούσε στά συμπέρασμα νά έμφανίζεται τό ίδιο περιστατικό στή μιά περίπτωση ως παράνομο και άνήθικο και στήν άλλη ως νόμιμο. Τό ζήτημα τής υπερασφαλίσεως άπετέλεσε τό κύριο διαγνωστικό αντικείμενο όχι μόνο τής διαιτητικής διαδικασίας αλλά και τής διαδικασίας ένώπιον των τακτικών άγγλικών δικαστηρίων. Ό δικαστής HOBHOUSE έκθέτει στήν απόφασή τους ότι ή καθής έχει ήδη υπερχαλύσει τίς όφειλές τής πλοιοκτητρίας μέ τήν άσφάλιση πού πραγματοποίησε (τό ποσό τής όποίας άνερχόμενο σέ Δολλ. 10.000.000 έλαβε ήδη ή πλοιοκτήτρια) και κατά τό τρόπο αυτό ή τελευταία κέρδισε από τήν άπώλεια του πλοίου σέ κάθε περίπτωση. Τό ζήτημα τουτο (υπερασφαλίσεως) συνιστά έρμηνεία τής επιδικίου συμβάσεως και τής εκτάσεως των υποχρεώσεων τής καθής.

Έπομένως και τό πρωτοβάθμιο δικαστήριο δεχόμενο μέ τήν έκκαλουμένη απόφασή του ότι ή κρίση του άλλου διαιτητού κατ' έφαρμογή του άγγλικού νόμου περί θαλασσίων άσφαλίσεων, περί του νομίμου και ίσχυρου τής άσφαλίσεως, του επιδικίου πλοίου γιά ποσό υπερδιπλάσιο τής αξίας του άποτελεί τό κύριο ζήτημα και όχι προδικαστικό τής δίκης πού έγινε όρθά τίς προδιαληφθείσες διατάξεις έρμήνευσε και έφάρμοσε και τίς προσαχθείσες άποδείξεις έξετίμησε και δέν διέπραξε σφάλματα, γι' αυτό και ό τελευταίος λόγος της υπό κρίση έφέσεως τής αίτούσης, ό όποιος ύποστηρίζει τ' αντίθετα πρέπει ν' άπορριφθεί.

Έπειδή κατά τίς διατάξεις των άρθρων 5 και 6 τής παραπάνω συμβάσεως τής Ν. ΄Υόρκης (όμοια και τά άρθρα 906 και 903 Κωδ. ΠολΔικ) ή άλλοδαπή διοικητική απόφαση τότε μόνο δέν μπορεί νά άναγνωρισθεί και κηρυχθεί έκτελεστή στήν Έλλάδα, όταν άκυρώθηκε ή έκκρεμεί διαδικασία άμφισβητήσεως του κύρους αυτής. Στή προκειμένου περίπτωση από τή προσκομιζόμενη μέ έπίκληση από τά διάδικα μέρη από 5/12/1984 απόφαση του Έφετείου Λονδίνου, ή όποία επικυρώθηκε όπως προαναφέρθηκε από τή Βουλή των Λόρδων, άποδεικνύεται ότι τό Δικαστήριο αυτό (Έφετείο) έκανε δεκτή τήν από 22.9.1983 έφεση τής αίτούσης και απέρριψε τήν από 12.10.1983 άντέφεση τής καθής κατά τής από 28ης ΄Ιουλίου 1983 άποφάσεως και των δύο διαταγών του δικαστή HOBHOUSE εξαφάνισε τήν ά-

πόφαση αυτή και αποκατέστησε στο σύ-
νολό της την από 9.2.1982 διαιτητική α-
πόφαση. Η απόφαση αυτή ήδη έχει κη-
ρυχθεί έκτελεστή στην 'Αγγλία με την
από 24/6/1986 διαταγή του Πρωτοδίκη
BINCHAM (βλ. τη διαταγή αυτή σε φω-
τοτυπία και νόμιμη μετάφραση). Προφα-
νώς θεωρούντες και οι άλλοι δικηγόροι
της καθής ότι η επίδικη διαιτητική από-
φαση είναι ήδη έκτελεστή στην 'Αγγλία
ἀπέστειλαν τὰ ἀπὸ 12.11.1986 δύο τέ-
λεξ πρὸς τὸ Γραμματεῖα τοῦ Πρωτοδι-
κειοῦ τοῦ Λονδίνου καὶ πρὸς τοὺς 'Αγ-
γλους δικηγόρους τῆς αἰτοῦσης μετὰ τὰ
ὁποῖα γνωστοποιούν ὅτι κατόπιν ἐντο-
λῆς τῆς καθής παραιτοῦνται ἀπὸ τῆ συ-
ζήτησης τῆς δικασίμου τῆς 17ης καὶ 18ης
Νοεμβρίου 1986 ἐνώπιον τοῦ δικαστη-
ρίου ἐκείνου. Μὲ βάση τὰ δεδομένα αὐ-
τὰ ὁρθὰ τὸ πρωτοβάθμιο δικαστήριο κή-
ρυξε ἐκτελεστή καὶ τὴν 'Ελλάδα τὴν ὑ-
πὸ κρίση διαιτητική ἀπόφαση γιὰ τὸ πο-
σὸ αὐτῆς τῶν 9.411 δολλαρίων ΗΠΑ
ποῦ ἀφορᾷ ἀπόδοση τῆς ἀμοιβῆς τὸν
διαχειριστῶν τὴν αἰτοῦσα γι' αὐτὸ καὶ
ὁ κύριος λόγος τῆς ὑπὸ κρίση ἐφέσεως
τῆς καθής περὶ τοῦ ὅτι δὲν ἔπρεπε νὰ
κηρυχθεῖ ἐκτελεστή ἀπόφαση αὐτή,
διότι ἡ διαιτητική διαδικασία δὲν ἔχει ὁ-
λοκληρωθεῖ ὡς πρὸς τὸ κοινὸν αὐτό,
πρέπει ν' ἀπορριφθεῖ ὡς ἀβάσιμος.

7. Ἐπειδὴ κατὰ τὸ ἄρθρο 7 τῆς Συμ-
βάσεως τῆς Νέας Ὑόρκης «οἱ διατάξεις
τῆς παρούσης συμβάσεως δὲν θίγουν
τὴν ἰσχὺ πληρωμῆς ἢ διμερῶν συμφω-
νιῶν ποῦ ἔχουν συναφθεῖ ἀπὸ τὰ συμ-
βαλλόμενα κράτη καὶ ἀφορῶν τὴν ἀνα-
γνώριση καὶ ἐκτέλεση διαιτητικῶν ἀπο-
φάσεων καὶ δὲν στεροῦν κανένα ἐνδια-
φερόμενο μέρος τοῦ δικαιώματος, τὸ ὁ-
ποῖο θὰ μπορούσε νὰ ἔχει κάμει χρῆση
διαιτητικῆς ἀποφάσεως κατὰ τὸν τρόπο
καὶ καθ' ὃ μέρος τοῦτο γίνεται δεκτὸ ἀ-
πὸ τῆ νομοθεσίας ἢ ἀπὸ τῆς συμβάσεως
τῆς χώρας ὅπου γίνεται ἐπὶ κλήση τῆς ἀ-
ποφάσεως». Οἱ παραπάνω διατάξεις κα-

θεροῦν τὸν κανόνα ὅτι σὲ περίπτωσι
συρροῆς περισσοτέρων ἀπὸ μίαν νομο-
θετικῶν ρυθμίσεων σὲ σχέση μετὰ τὴν ἀ-
ναγνώριση καὶ τῆς προϋποθέσεως ἀνα-
γνώρισεως καὶ ἐκτελέσεως ἀλλοδαπῆς
διαιτητικῆς ἀποφάσεως ὁ δικαστὴς θὰ
ἐφαρμόσει τὴν πιὸ εὐνοϊκὴ γιὰ τὸν αἰ-
τοῦντα νομοθεσία (βλ. Χ. Φραγκίστα, Π.
Γέσιου, Φαλτση: Αἱ διεθνεῖς Συμβάσεις
τῆς 'Ελλάδος εἰς τὸ 'Αστικὸν Δικονομι-
κὸν Δίκαιον 1976 σελ. 236-237). Ἐξάλ-
λου τὸ ζήτημα τῆς ἀσκήσεως ἐνδίκων
μέσων κατὰ τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσε-
ως καὶ γενικώτερα τῆς διαιτητικῆς δια-
δικασίας εἶναι διάφορο τοῦ ζητήματος
τῆς ἐνώπιον τῶν τακτικῶν δικαστηρίων
διαδικασίας ἀκυρώσεως τῆς διαιτητι-
κῆς ἀποφάσεως ἢ ἐπιλύσεως τῶν παρα-
πεμφθέντων στὰ τακτικὰ δικαστήρια ἐι-
δικῶν ζητημάτων.

Τόσο κατὰ τὸ 'Ελληνικὸ ὅσο καὶ κατὰ τὸ
'Αγγλικὸ δίκαιο ἡ ἐνώπιον τῆς Διαιτη-
σίας διαδικασία διακρίνεται τῆς διαδι-
κασίας ἐνώπιον τῶν τακτικῶν δικαστη-
ρίων καὶ ἡ μὲν διαιτητικὴ διαδικασία πε-
ρατοῦται μετὰ τὴν ἐκδοση τῆς ἀποφάσε-
ως τοῦ διαιτητῆ (ἐκτός ἂν μετὰ τὴ συμφω-
νία τῆς διαιτησίας προβλέπεται ἡ ἀσκη-
ση ἐνδίκων μέσων ἢ προσφυγῆς σὲ ἄλ-
λους διαιτητές) (βλ. ἄρθρο 895 Κωδ.
Πολ.Δικ. καὶ ἄρθρο 16 ἀγγλικοῦ νόμου
150 περὶ διαιτησίας Φ. Δημητρίου. Τὸ δί-
καιο τῆς διαιτησίας τὴν 'Αγγλία 1979
Κεφ. Α παρ. 8 Γ 18 σελ. 104 καὶ ΑΠ
468/79 Πολ. 27 σελ. 1470), ἐν ὅτι ἐνώ-
πιον τῶν τακτικῶν δικαστηρίων διαδι-
κασία κατὰ τὴν ὁποία εἴτε κρίνεται πα-
ρεμπύπτον ζήτημα διαιτησίας εἴτε ἡ ἀ-
γωγή ἀκυρώσεως τῆς διαιτητικῆς ἀπο-
φάσεως, περατοῦται μετὰ τὴν ἐκδοση τε-
λεσιδίκου ἢ καὶ ἀμετακλήτου ἀποφάσε-
ως (βλ. Φ. Δημητρίου ὅπου παραπ. Κεφ.
Δ' παρ. 501 σελ. 233).

Στὴν ὑπὸ κρίση ὁμως περίπτωσι πρό-
κειται γιὰ κήρυξη ἐκτελεστῆς ἀλλοδα-
πῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως καὶ ὄχι γιὰ

κήρυξη ἐκτελεστῆς δικαστικῆς ἀποφά-
σεως. Κατὰ συνέπεια ὁρθὰ ἂν καὶ ἐμμε-
σα τὸ πρωτοβάθμιο δικαστήριο δέχθη-
κε τὴν ὑπὸ κρίση αἴτηση καὶ κήρυξε ἐ-
κτελεστή τὴν ἀπὸ 9.2.1982 διαιτητικὴ ἀ-
πόφαση τοῦ 'Αγγλου διαιτητῆ DONALD
DAVIES, γιὰ τὸ ποσὸ τῶν 9.411 δολλα-
ρίων ΗΠΑ, ὅπως προαναφέρθηκε, γιαι-
τό καὶ ὁ πρόσθετος μετὰ τῆς προτάσεις
τῆς καθής λόγος τῆς ὑπὸ κρίση ἐφέσε-
ως τῆς, περὶ τοῦ ὅτι δὲν ἔπρεπε ν' ἀνα-
γνωρισθεῖ τὴν 'Ελλάδα ἡ ἀπόφαση
τοῦ 'Εφετείου τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς
Βουλῆς τῶν Λόρδων, ποῦ ἀποφάνθηκαν
κατόπιν ἀσκήσεως προσφυγῆς κατὰ
τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως (κατ' ἐφαρ-
μογὴ τοῦ ἁρθροῦ 895 Κωδ.Πολ.Δικ.) πρέ-
πει ν' ἀπορριφθεῖ ὡς ἀβάσιμος.

6. Ἐπειδὴ, ἀπὸ τῆς περαιτέρω ἐκτίμη-
σης τῶν παραπάνω ἀποδεικτικῶν στοι-
χείων ἀποδείχθηκε ἀκόμη ὅτι ἡ καθής ἐ-
ταιρία φέρεται μὲν κατὰ τὸ καταστατικὸ
τῆς ὅτι ἐδρεύει στὴ πόλιν τοῦ Καναδά, ἡ
διεύθυνσή της ὁμως εἶναι στὴν 'Ελλά-
δα, ὅπου καὶ ἀσκεῖται ἡ διοίκηση αὐτῆς
τοῦτο ἰδίᾳ προκύπτει ἀπὸ τὴν ἀπὸ
11/9/1986 δήλωσή της περὶ ἀλλαγῆς
διευθύνσεως πρὸς τὴν αἰτοῦσα, στὴν ὁ-
ποία ἀναφέρει καὶ καθιστᾷ γνωστὴ τὴ
νέα διεύθυνσή της στὴν 'Ελλάδα. Στὴ
δήλωσι αὐτὴ παραδέχεται ἡ καθής ὅτι
ἡ διοίκηση αὐτὴ ἀσκεῖται στὴν 'Ελλάδα
καὶ εἰδικώτερα στὴν Ἀθῆνα, ἐπὶ τῆς ὁ-
δοῦ Σταδίου ἀριθμ. 90ς ὁροφος (δικηγο-
ρικὸ γραφεῖο Χαλαράμπος Ζαχαριά) ὅ-
που καὶ συνεδριάζει τὸ διοικητικὸ τῆς
Συμβούλιο. Ἐπομένως συντρέχει διε-
θνῆς δικαιοδοσία τῶν ἐλληνικῶν δικα-
στηρίων κατὰ τὸ ἄρθρο 3 Κωδ. Πολ. Δικ.
γιὰ τὴν ἐκδίκαση τῆς παρούσης διαφο-
ρᾶς, ὅπως ὁρθὰ ἔκρινε καὶ τὸ πρωτο-
βάθμιο δικαστήριον καὶ ἀπέρριψε τὴ σχε-
τικὴ ἐνσταση τῆς καθής γι' αὐτὸ καὶ
πρέπει νὰ ἀπορριφθεῖ ὁ δεύτερος καὶ
τελευταῖος πρόσθετος μετὰ τῆς προτάσεις
λόγος τῆς ἐφέσεως αὐτῆς ὁ ὁποῖος ὑπο-



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
FASCIMILE: 4137 328

στηρίζει τ' αντίθετα ως άβάσιμος.

9. 'Επειδή μετά την άπορριψη άμφοτέρων τών έφέσεων ή δικαστική δαπάνη του παρόντος βαθμού πρέπει νά συμψηφισθεί όλικά μεταξύ τών διαδίκων λόγω της έν μέρει νίκης καί ήττας αὐτῶν αλλά καί λόγω της εύλόγου άμφοβολίας τους ως πρός τήν έκβαση της παρούσης δίκης (άρθρα 178, 179, 183 καί 741 παρ. 1 Κωδ. Πολ. Δικ.).

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ

'Επομένως καί τό πρωτοβάθμιο δικαστήριο δεχόμενο μέ τήν έκκαλουμένη άπόφαση ή

'Επειδή κατά τίς διατάξεις τών άρθρων 5 καί 6 της παραπάνω συμβάσεως της Ν. 'Υόρκης (όμοια καί τά άρθρα 906 καί 903 Κωδ. Πολ. Δικ) ή άλλοδαπή διοικητική άπόφαση τότε μόνο δέν μπορεί νά άναγνωρισθεί καί κηρυχθεί έκτελεστή στην 'Ελλάδα, όταν άκυρώθηκε ή έκκρεμεί διαδικασία άμφισβήτησεως του κύρους αυτής. Στή προκειμένη περίπτωση από τή προσκομιζόμενη μέ επίκληση από τά διάδικα μέρη από 5/12/1984 άπόφαση του 'Εφετείου Λονδίνου, ή όποία επικυρώθηκε όπως προαναφέρθηκε από τή Βουλή τών Λόρδων, άποδεικνύεται ότι τό Δικαστήριο αυτό ('Εφετείο) έκανε δεκτή τήν από 22.9.1983 έφεση της αίτούσης καί άπέρριψε τήν από 12.10.1983 άντέφεση της καθής κατά της από 28ης 'Ιουλίου 1983 άποφάσεως καί τών δύο διαταγών του δικαστή HOBHOUSE εξαφάνισε τήν άπόφαση αυτή καί άποκατέστησε στο σύ-

νολό της τήν από 9.2.1982 διαιτητική άπόφαση. 'Η άπόφαση αυτή ήδη έχει κηρυχθεί έκτελεστή στην 'Αγγλία μέ τήν από 24/6/1986 διαταγή του Πρωτοδίκη BINCHAM (βλ. τή διαταγή αυτή σε φωτοτυπία καί νόμιμη μετάφραση). Προφανώς θεωρούντες καί οί άλλοι δικηγόροι της καθής ότι ή επίδικη διαιτητική άπόφαση είναι ήδη έκτελεστή στην 'Αγγλία απέστειλαν τά από 12.11.1986 δύο τέλεξ πρός τό Γραμματέα του Πρωτοδικείου του Λονδίνου καί πρός τούς 'Αγγλους δικηγόρους της αίτούσης μέ τά όποια γνωστοποιούν ότι κατόπιν έντολής της καθής παραιτούνται από τή συζήτηση της δικασίμου της 17ης καί 18ης Νοεμβρίου 1986 ένώπιον του δικαστηρίου εκείνου. Μέ βάση τά δεδομένα αυτά όρθά τό πρωτοβάθμιο δικαστήριο κήρυξε έκτελεστή καί στην 'Ελλάδα τήν υπό κρίση διαιτητική άπόφαση γιά τό ποσό αυτής τών 9.411 δολλαρίων ΗΠΑ πού άφορά άπόδοση της άμοιβής τόν διαχειριστών στην αίτούσα γι' αυτό καί ό κύριος λόγος της υπό κρίση έφέσεως της καθής περί του ότι δέν έπρεπε νά κηρυχθεί έκτελεστή ή άπόφαση αυτή, διότι ή διαιτητική διαδικασία δέν έχει όλοκληρωθεί ως πρός τό κονδύλιο αυτό, πρέπει ν' άπορριφθεί ως άβάσιμος.

7. 'Επειδή κατά τό άρθρο 7 της Συμβάσεως της Νέας 'Υόρκης «οί διατάξεις της παρούσης συμβάσεως δέν θίγουν τήν ισχύ πληρωμής ή διμερών συμφωνιών πού έχουν συναφθεί από τά συμβαλλόμενα κράτη καί άφορούν τήν άναγνώριση καί έκτέλεση διαιτητικών άπο-

φάσεων καί δέν στερούν κανένα ένδιαφερόμενο μέλος του δικαιώματος, τό όποίο θά μπορούσε νά έχει κάμει χρήση διαιτητικής άποφάσεως κατά τόν τρόπο καί καθ' ό μέρος τουτο γίνεται δεκτό από τή νομοθεσία ή από τίς συμβάσεις της χώρας όπου γίνεται επίκληση της άποφάσεως». Οί παραπάνω διατάξεις καθιερώνουν τόν κανόνα ότι σε περίπτωση συρροής περισσοτέρων από μία νομοθετικών ρυθμίσεων σε σχέση μέ τήν άναγνώριση καί τίς προϋποθέσεις άναγνώρισεως καί έκτελέσεως άλλοδαπής διαιτητικής άποφάσεως ό δικαστής θά εφαρμόσει τήν πιό εύνοική γιά τόν αίτούντα νομοθεσία (βλ. Χ. Φραγκίστα, Π. Γέσιου, Φαλτσή: Αί διεθνείς Συμβάσεις της 'Ελλάδος εις τό 'Αστικόν Δικονομικόν Δίκαιον 1976 σελ. 236-237). 'Εξάλλου τό ζήτημα της άσκήσεως ένδίκων μέσων κατά της διαιτητικής άποφάσεως καί γενικώτερα της διαιτητικής διαδικασίας είναι διάφορο του ζητήματος της ένώπιον τών τακτικών δικαστηρίων διαδικασίας άκυρώσεως της διαιτητικής άποφάσεως ή επιλύσεως τών παραπεμφθέντων στα τακτικά δικαστήρια ειδικών ζητημάτων.

Συνεκδικάζοντας τίς υπό κρίση αντίθετες έφέσεις κατά της υπ' αριθμ. 4352/1986 όριστικής άποφάσεως του Μονομελούς Πρωτοδικείου 'Αθηνών.

Δέχεται αυτές ως πρός τόν τύπο καί άπορρίπτει κατ' ουσία καί

Συμφηρίζει όλικά τή μεταξύ τών διαδίκων δικαστική δαπάνη του παρόντος βαθμού δικαιοδοσίας.

Seatrade Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

BRANCH:

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



Petridou



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Ειδικά τέλη για μεγάλα μπάλκερς

Ειδικά τέλη διέλευσης για δύο πλοία συμφώνησε η Αρχή της Διώρυγας του Σουέζ σε μία προσπάθεια να προσελκύσει πλοία που χρησιμοποιούν τη διαδρομή του Ακρωτηρίου. Τα όνοματά των πλοίων δεν ανακοινώθηκαν αλλά πρόκειται για μπάλκερς των 85.000 τόν. d.w. που είναι δρομολογημένα στις γραμμές Αυστραλίας — Μεσογείου Θαλάσσης και που πέτυχαν μείωση των τελών διέλευσης κατά 20-40%.

Αν και η διαδρομή μέσω του Ακρωτηρίου προσθέτει 12 ημέρες ταξιδιού στη γραμμή Αυστραλίας — Εύρωπης οι πλοιοκτήτες την προτιμούν από την χρησιμοποιήση της Διώρυγας του Σουέζ, η οποία προσθέτει έξοδα τα οποία για ένα μπάλκερ των 130.000 τόν. φθάνουν τα 150.000 δολάρια πλέον του κόστους των καυσίμων. Η Αρχή της Διώρυγας προσπαθεί να προσελκύσει νέους πελάτες καθώς οι διελύσεις μειώθηκαν από 61 ημερησίως το 1984 σε 46 σήμερα.

ΒΡΑΖΙΛΙΑ

Η άπεργία των ναυτικών

Περίπου 14.000 επί συνόλου 40.000 βραζιλιανών ναυτικών, επανέλαβαν την εργασία τους ύστερα από τη μισθολογική συμφωνία που επιτεύχθηκε με 21 ναυτιλιακές εταιρίες της χώρας. Όπως δήλωσε αρμόδιο συνδικαλιστικό όργανο, οι υπόλοιποι ναυτικοί συνεχίζουν την άπεργία.

Η έν λόγω άπεργία ξέσπασε στο τέλος Φεβρουαρίου με αποτέλεσμα άνω των 125 πλοίων να έχουν άκινητοποιηθεί σε διάφορα λιμάνια, ενώ περίπου 40 πλοία έχουν μείνει χωρίς καθόλου πλήρωμα. Οι επανελαθόντες στην εργασία τους ναυτικοί απέδεχθησαν τελικά την προταθείσα μισθολογική αύ-

ξηση.

Κατά τούς Βραζιλιανούς εξαγωγείς, η άπεργία ελάχιστη επίδραση είχε στις εργασίες τους, δεδομένου ότι πάρα πολλά ξένα πλοία εξακολουθούν να εξυπηρετούν τούς λιμένες της χώρας.

ΗΝΩΜΕΝΕΣ ΠΟΛΙΤΕΙΕΣ

Η έπισκευή των κρατικών πλοίων

Η Έπιτροπή Έμπορικης Ναυτιλίας και Άλγεις της Βουλής των Άντιπροσώπων υπέβαλε σχέδιο νόμου με το οποίο όλα τα πλοία που ανήκουν στο κράτο ή ναυλώνονται από το κράτος θα έπισκευάζονται υποχρεωτικά σε ναυπηγεία των Ένωμένων Πολιτειών.

Ο νέος αυτός προστατευτικός νόμος έρχεται να συμπληρώσει παλαιότερο νόμο σύμφωνα με τον οποίο οι ναυπηγείσεις πλοίων για λογαριασμό του Έπουργείου Μεταφορών πρέπει να έκτελούνται στις Η.Π.Α.

Ο νέος νόμος θα έχει έφαρμογή επί 1.000 και πλέον άμερικανικών σκαφών και ειδικότερα επί των πλοίων του Πολεμικού Ναυτικού, της Άκτοφυλακής, της Διοικήσεως Στρατιωτικών μεταφορών και των κρατικών άστυνομικών πλοίων.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Άγορά μετοχών Νορβηγικής εταιρίας

Τό μεγαλύτερο ναυτιλιακό συγκρότημα της Ιαπωνίας, η εταιρία NYK, εξαγόρασε ένα τμήμα των μετοχών του Νορβηγικού συγκροτήματος Stolt Nielsen που ειδικεύεται στην μεταφορά προϊόντων με ένα στόλο 57 δεξαμενοπλοίων. Η NYK της οποίας ό

στόλος περιλαμβάνει 290 σκάφη, εξαγόρασε τό 14% των μετοχών της Νορβηγικής εταιρίας χωρίς να γνωστοποιήσει την τιμή εξαγοράς. Η Stolt Nielsen υπήρξε ή πρώτη εταιρία που άρχισε κανονικά δρομολόγια ειδικευμένων χημικών δεξαμενοπλοίων μεταξύ της Ιαπωνίας και ΗΠΑ τό 1961 και είναι ή κορυφαία στην μεταφορά υγρών φορτίων σε κοντέινερς. Ο στόλος της περιλαμβάνει 31 ιδιόκτητα σκάφη, άλλα 12 που έλέγχει σε συνεργασία με άλλες εταιρίες και 14 χρονοναυλωμένα.

ΚΙΝΑ

Ναυπήγηση για Δυτικογερμανούς

Η άναπτυσσόμενη ναυπηγική βιομηχανία της Κίνας κέρδισε πρόσφατα την άνάθεση της ναυπήγησης ενός κοντεϊνερόπλοιου για λογαριασμό της Δυτικογερμανικής ναυτιλιακής εταιρίας Harag Lloyd.

Τό πλοίο θα κοστίζει 44 έκατ. δολάρια και θα είναι δυναμικότητας 2.700 TEU. Είναι τό μεγαλύτερο πλοίο του όποιου ή ναυπήγηση έχει άνατεθεί σε κινεζικά ναυπηγεία και ή κατασκευή του θα γίνει στο ναυπηγείο Χουντόγκ της Σαγκάης, τό οποίο προσέφερε τιμές κατά 10-15% χαμηλότερες του νοτιοκορεατικού ναυπηγείου Σαμσούγκ.

Χαρακτηριστικά, σχετικά με τό μέλλον της δυτικοευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας, σημειώνεται ότι τό ύψος της προσφοράς των Κινεζικών ναυπηγείων ήταν κατά 30 έκατ. μάρκα χαμηλότερη των αντίστοιχων Δυτικογερμανικών μονάδων.

ΚΟΥΒΕΪΤ

Μετατροπή δεξαμενοπλοίου

Μία άσυνήθιστη μετατροπή πραγματοποιήθηκε στο ναυπηγείο ASRY του Κουβέιτ στο υπερδεξαμενόπλοιο «Kazimah» 294.739 τόν. d.w. που ανήκει στην Έθνική Έταιρία Πετρελαιοφόρων του Κουβέιτ. Τό πλοίο μετασκευάστηκε σε δεξαμενόπλοιο μεταφοράς προϊόντων και μπορεί να μεταφέρει 130.000 τόννους βενζίνας και 140.000 τόν. νάφθας, ενώ διατηρεί την Ικανότητα να μεταφέρει και άργό πετρέλαιο. Η μετατροπή περιλαμβάνει την τοποθέτηση μιάς έσωτερικής δεξαμενής πετρελαίου στην ύπάρχουσα δεξαμενή φορτίου, χωρητικότητας 500 κυβ. μέτρων και βάρους 58 τόννων. Επίσης τά συστήματα άνδρανούς άερίου μετατράπηκαν και έγινε άναδιάταξη των άγωγών φορτίου, έρματος και λυμμάτων, τοποθετήθηκε νέα

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

βαλβίδα, υδραυλικό σύστημα και ειδικό σύστημα εξαερισμού του φορτίου. "Όλες οι εργασίες της μετατροπής ολοκληρώθηκαν σε 30 ημέρες και το πλοίο παραδόθηκε στους πλοιοκτήτες πολύ πριν την συμφωνημένη ημερομηνία παραδόσεως.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Άπλούστευση διαδικασιών Έλεύθερης Ζώνης

Οι διαδικασίες για την αποθήκευση εμπορευμάτων στη βρεταννική ελεύθερη ζώνη εμπορίου στο λιμάνι του Σαουθάμπτον απλουστεύθηκαν μέχρι σημείου ώστε ο κάθε φορτωτής να μπορεί να χρησιμοποιεί αυτές τις εγκαταστάσεις που μειώνουν σημαντικά το κόστος κάνοντας τις απαραίτητες διατυπώσεις με την απλή ανταλλαγή τέλεξ. Η Έλευθερη Έμπορική Ζώνη του Σαουθάμπτον (SFTZ) ανακοίνωσε λεπτομέρειες ενός ειδικού «πακέτου» ρυθμίσεων που έχει ιδιαίτερη απήχηση σε εταιρίες που επιθυμούν να αποθηκεύσουν μικρότερα φορτία σε μία ζώνη απαλλαγμένη από ΦΠΑ και δασμό εισαγωγής χωρίς να χρειάζεται να εμπλακούν σε γραφειοκρατικές διατυπώσεις. Οι ρυθμίσεις αυτές έγιναν με βάση την εμπειρία της SFTZ κατά τη διάρκεια του έτους που ακολούθησε από τότε που εφαρμόστηκε πλήρως, ώστε να γίνει η ελεύθερη ζώνη τόσο απλή στη χρήση της όσο και οποιαδήποτε άλλη γενική αποθηκευτική εγκατάσταση.

Έναντίον του Εύρωτουνελ

Τα αποτελέσματα πρόσφατης δημοσκοπήσεως που έγινε σε 35 εκλογικές περιφέρειες έδειξαν ότι μειώνονται συνεχώς οι Βρεταννοί οπαδοί της μόνιμης συνδέσεως της Μάγχης με το σχέδιο Eurotunnel.

Η έρευνα διεξήχθη από τον διεθνή οργανισμό MORI επί δείγματος 165 περιοχών και απέδειξε ότι το 60% των ερωτηθέντων προσώπων ήταν τελείως αντίθετα με τη μόνιμη σύνδεση του στενού και μόνο ένα 20% ήταν υπέρ του Eurotunnel. Η εταιρία Flexilink η οποία διεξάγει αγώνα για τη διατήρηση των θαλασσίων γραμμών της Μάγχης προέβη

σε περαιτέρω ανάλυση των αποτελεσμάτων της δημοσκοπήσεως από τα οποία φάνηκε ότι το 16% των ερωτηθέντων πιστεύει ότι το τούνελ θα κατασκευασθεί εντός των προβλεπόμενων προθεσμιών και το 7% πιστεύει ότι οι δαπάνες κατασκευής θα υπερβούν τις προϋπολογισθείσες.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η δημοσκόπηση έγινε σε μία ώρα κατά την οποία έχει αναγγελθεί δημόσια έγγραφη ύψους 10 εκατομ. λιρών για την διώρυγα, ύστερα από τις πρόσφατες αλλαγές που έγιναν στην ανωτάτη διεύθυνση της βρεταννικής πλευράς του Eurotunnel.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τό σχέδιο Φοίνιξ

Φαίνεται πως δεν έχει εγκαταλειφθεί το περίφημο σχέδιο κατασκευής του κολοσσίου υπερωκεανίου «Φοίνιξ» του οποίου την ιδέα είχε συλλάβει ο Νορβηγός μεγαλοεφοπλιστής Κνούτ Κλόστερ. Το σχέδιο αυτό εμφανίστηκε πρό τριών περίπου ετών με πρόγραμμα να ανοίξει μία καινούργια εποχή στον τομέα της θαλάσσιας ψυχαγωγίας. Προβλέπει την ναυπήγηση κολοσσίου επιβατικού υπερωκεανίου χωρητικότητας 200-250 χιλιάδων τόννων γκρός δυνάμενο να παραλάβει περί τους 5.200 επιβάτες ή μάλλον πελάτες ξενοδοχείου, δεδομένου ότι το σκάφος θα πλησίαζε περισσότερο σε ξενοδοχειακό συγκρότημα παρά σε πλοίο.

Η επανεμφάνιση του θέματος οφείλεται σε συνεννοήσεις που διεξήχθησαν πρόσφατα με διάφορες εφοπλιστικές και τεχνικές εταιρίες στο Άμβουργο. Μολονότι στη Νορβηγία υπολογίζουν την τιμή του γύρω στα 500 εκατομ. δολάρια, οι πιο θετικοί εκτιμούνται την ανεβάζουν σχεδόν στο διπλάσιο.

Τη ναυπήγηση του μεγαθηρικού αυτού πλωτού ξενοδοχείου συζητούν ήδη τόσο τα Γαλλικά ναυπηγεία του Άτλαντικού, όσο και ένα συγκρότημα Ιαπωνικών συμφερόντων που περιλαμβάνει τα ναυπηγεία Μιτσουμπισί και Νίππον Κόκαν. Πιθανός κατασκευαστής εξάλλου θεωρείται και το Φινλανδικό ναυπηγείο Βαρτσόλα, ειδικευμένο στην κατασκευή των Νορβηγικών κρουαζιεροπλοίων.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Παγώνουν τα διόδια

"Όπως δήλωσε σε πρόσφατη συνέντευξη τύπου στο Λονδίνο ο Διοικητής της Έπιτροπής της Διώρυγας Παναμά, τα διόδια της διώρυγας δεν πρόκειται να αυξηθούν τουλάχιστον μέχρι του Σεπτεμβρίου του 1988, αλλά θα παγώσουν στα σημερινά επίπεδα. Η απόφαση αυτή οφείλεται στον ανταγωνισμό που διεξάγεται μεταξύ της Διώρυγας του Παναμά και των συστημάτων χειραίας διεκπεραιώσεως (mini bridges) των Ην. Πολιτειών που αποσκοπούν να προσεκύσουν όσο το δυνατό μεγαλύτερο τμήμα των μεταφορών με εμποροκιβώτια.

Όστόσο η Έπιτροπή της Διώρυγας αντιμετώπιζει προς το παρόν σοβαρά οικονομικά προβλήματα συνεπεία της κατολισθήσεως του Gaillard Cut τον περασμένο Οκτώβριο που σχεδόν έφραξε το κανάλι. Τίς δαπάνες της αποφράξεως που υπολογίζονται σε 115 εκατ. δολάρια θα επιβαρυνθεί η ίδια η Έπιτροπή. Σάν αποτέλεσμα θεωρείται βέβαιο ότι τόσο η τρέχουσα όσο και η επόμενη χρήση θα κλείσουν με έλλειμμα.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Μείωση του στόλου της

Το συνολικό τοννάζ του υπό τουρκική σημαία εμπορικού στόλου κατά το 1986 μειώθηκε, κυρίως λόγω της απώλειας ορισμένων δεξαμενοπλοίων. Στο τέλος του Δεκεμβρίου 1986 ο τουρκικός στόλος περιελάμβανε 835 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.182.666 τον. γκρός, ενώ την ίδια περίοδο του 1985 περιελάμβανε 802 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 3.445.566 τον. γκρός. Η απώλεια πέντε δεξαμενοπλοίων έκανε αισθητή την μείωση της χωρητικότητας στον τομέα αυτό κατά 465.089 τον. γκρός.

Κατά το 1985 ποσοστό 49,6% (22,5 εκατ. τον.) των θαλασσίων μεταφορών της χώρας διακινήθηκαν με τουρκικά πλοία και συγκεκριμένα το 10,9% των εξαγωγών και το 86,1% των εισαγωγών.

Αντίθετα από την προηγούμενη δεκαετία, σήμερα το 72% του τοννάζ ανήκει σε ιδιώτες, παρά δε τις προσπάθειες για ανανέωση ή μέση ηλικία του στόλου κυμαίνεται στα 17 χρόνια.

in Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J. N. KISTAKIS — Capt. D. KALLINIKOS

Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932

A.O.H.: 785 2179 — 785 2337

TLX. 23867 or 21017 FAROS AR

CABLE: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:

Capt. VAS. IOANNIDIS

Capt. DION. MATIATOS

20-22 Leosthenous Str.

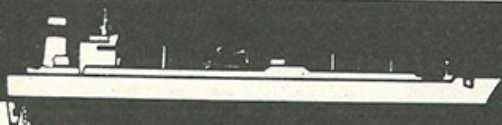
Piræus 185 36

Phone: 413 6766

A.O.H.: 8317991 — 6920915

Tlx: 21 1317 ATMA GR.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Ο κ. Ε. Ξυνός νέος διευθυντής της ΕΕΕ

Στις 31 Μαρτίου, παραιτήθηκε προκειμένου να συνταξιοδοτηθεί ο κ. Έμμανουήλ Τραντάς μετά από πολυετή ευδόκιμο υπηρεσία στη θέση του Διευθυντού της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών.

Μετά από απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου της ΕΕΕ στις 7 Απριλίου, τη θέση του Διευθυντού της Ένωσης ανέλαβε ο κ. Ευστράτιος Ξυνός, αναπληρωτής Διευθυντής μέχρι σήμερα.

Ο κ. Ξυνός γεννήθηκε το 1949 στον Πειραιά, είναι πτυχιούχος της Σχολής Νομικών και Οικονομικών Επιστημών και έχει πολυετή θητεία ως στέλεχος στην Ε.Ε.Ε.

Τα τελευταία χρόνια χρημάτισε Αναπληρωτής Γενικός Διευθυντής της Ε.Ε.Ε. και έχει διεισδυθεί στον χειρισμό των ναυτιλιακών θεμάτων.

Άγοραπωλησίες

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη το δεξαμενόπλοιο «Γουέλκαμερ» 30.228 τόν. d.w., 17.485 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1970 και μετονομάστηκε «Καλλιόπη».

— Έλληνες αγόρασαν από την Αργεντινή, μετά από διεθνή πλειοδοτικό διαγωνισμό, τα παρακάτω έπτά φορτηγά πλοία:

«Rio Abaucan» 10.232 τόν. d.w., 6.018 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1973, «Rio Calingast» ως άνω, «Rio Los Sauces» ως άνω, «Rio Maraga» ως άνω ναυπηγήθεν το 1972, «Rio Neuguen» ως άνω αλλά ναυπηγήθεν το 1974, «Rio Pilosmayo» ως άνω και «Rio Parana» 11.500 τόν. d.w., 7.221 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1971.

— Σέ Έλληνες περιήλθαν τα αδελφά μπάλκ κάρριερ «Sagr Jubail» και «Sagr Yanbu» 34.198 τόν. d.w. 21.743 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθησαν τα μπάλκ κάρριερ «Ολύμπικ Χίστορ» 27.071 τόν. d.w., 5.498 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972 και «Ολύμπικ Χόουπ» 26.958 τόν. d.w., 15.382 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής εν bloc περί των 2,8 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες περιήλθε το μπάλκ κάρριερ «Ολύμπικ Χάρμον» 27.071 τόν. d.w., 15.278 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 1,4 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη το μπάλκ κάρριερ «Ντόρικ Φλέϊμ» 29.222 τόν. d.w., 16.398 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 1,7 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ ξένους πλοιοκτήτες περιήλθε το πρόντακ κάρριερ «Λήμνος» 30.243 τόν. d.w., 17.485 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως

1969, έναντι ποσού περί των 4,1 εκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές του μπάλκ κάρριερ «West Jinorion» 41.872 τόν. d.w., 23.175 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, σέ άγνωστη τιμή.

— Επίσης σέ Έλληνες του Λονδίνου πέρασε το μεγάλο μπάλκ κάρριερ «Kowna Maru» 115.200 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 3,9 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δεξαμενόπλοιου παραγώνων «Langfonh» 59.250 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού 8,5 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν το μπάλκ κάρριερ «Belo Mundo» 33.663 τόν. d.w., του 1978 έναντι τιμής περί των 3,8 εκατ. δολλαρίων.

— Τέλος, σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε το πάναμαξ μπάλκ κάρριερ «Mineralis» 63.400 τόν. d.w. του 1973, έναντι ποσού περί των 3 εκατομ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Φορμόζας αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Μάττερχορν» 61.614 τόν. γκρός του 1972, αντί δολ. 114 ανά τόννο βάρους με παράδοση στη Φουτζέιρα, όπου βρίσκεται το πλοίο με ζημίες από ρήγμα πυραύλου.

— Επίσης στη Φορμόζα έπωλήθη γιά διάλυση το μπάλκ κάρριερ «Γουόρλντ Νέϊτσουρ» 23.346 τόν. γκρός, 8.690 τόν. βάρους, αντί δολ. 140 ανά τόννο.

— Στη Φορμόζα έπωλήθη γιά διάλυση το υπό παναμαϊκή σημαία φορτηγό «Σταύρ» 9.946 τόν. γκρός, 3.950 τόν. βάρους του 1969, αντί δολ. 137,50 ανά τόννο.

— Με προορισμό τη διάλυση έπωλήθη σέ αλλοδαπούς το υπό κυπριακή σημαία υπερδεξαμενόπλοιο «Αντζελ» 115.871 τόν. γκρός, 34.150 τόν. βάρους του 1971, αντί δολ. 138,50 ανά τόννο.

— Τέλος, στή Κίνα έπωλήθη γιά διάλυση

το μπάλκ κάρριερ «Κασσάνδρα» 14.318 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1969, σέ άγνωστη τιμή.

Οί έφοδιασμοί από ναυτιλιακές επιχειρήσεις

Οί ναυτιλιακές εταιρίες του Α.Ν. 89/67 κλπ. μπορούν νά αποκτήσουν έγκρίσεις έξουσιοδοτημένου έφοδιαστή έφόσον οί επιχειρήσεις αυτές πληρούν τούς όρους και τίς προϋποθέσεις πού όρίζονται από τίς διατάξεις του άρθρου 63 της ύπ' αριθ. Τ. 3300/84 αποφάσεως του ύπουργείου Οικονομικών.

Η σχετική πρόβλεψη περιέχεται σέ απόφαση του ύπουργού Οικονομικών μέ την όποία διευκρινίζεται ότι οί ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις πού επιθυμούν νά έφοδιαστούν μέ την παραπάνω έγκριση θά πρέπει νά παρέχουν έχέγγυα γιά τήν κανονική διενέργεια των έφοδιασμών και ότι θά πρέπει γιά τό λόγο αυτό νά καταθέτουν προσωπικές τραπεζικές ή άλλες μορφής έγγυησεις.

Νέα νομοθεσία γιά τήν μετανάστευση στή 'Ηνωμένο Βασίλειο

Τό Βρετανικό Κοινοβούλιο έξετάζει νομοσχέδιο γιά τήν παρεμπόδιση της εισόδου μεταναστών στό 'Ηνωμένο Βασίλειο, τό όποιο έχει ιδιαίτερες επιπτώσεις γιά τά πλοία πού προσεγγίζουν τούς λιμένες. Τό νομοσχέδιο προβλέπει συγκεκριμένα ότι κάθε πλοίο (ή αεροπλάνο) πού μεταφέρει επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων και των συγγενών μελών του πληρώματος, θά πρέπει νά καταβάλλει πρόστιμο 1.000 λιρών γιά κάθε επιβάτη, ό οποίος δέν έχει διαβατήριο, βίζα ή κάποιο άλλο σχετικό έγγραφο.

Σύμφωνα μέ πληροφορίες από τό International Chamber of Shipping τό νομοσχέδιο συναντά ισχυρή αντίδραση από τούς πλοιοκτήτες, αλλά άναμένεται νά ψηφισθεί και νά τεθεί έν ισχύ έως τό καλοκαίρι του 1987 και θά έχει άναδρομική ισχύ από τίς 4 Μαρτίου 1987.

Η ένημέρωση έφοδιαστών γιά τό Φ.Π.Α.

Οί μεταβολές πού έπήλθαν στό φορολογικό σύστημα μέ τόν Φ.Π.Α. και άφορούν τίς δραστηριότητες του έφοδιαστικού έμπορίου πλοίων, καθώς και οί νέες διαδικασίες πού καθιερώνονται μέ τό νέο καθεστώς, αναπτύχθηκαν από ειδικούς τούς ύπουργείους Οικονομικών στους έφοδιαστές πλοίων, πού συγκεντρώθηκαν στήν αίθουσα του Έμπορικού και Βιομηχανικού Έπιμελητηρίου Πειραιώς.

Έμπεριστατωμένη εισήγηση επί του θέματος έκανε ό πρόεδρος του Πανελληνίου Συλλόγου Έφοδιαστών Πλοίων και αντιπρό-

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

Άπό μεγάλη Ναυτιλιακή Έταιρία
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Γιά θέσεις Άρχιπλοιάρχων Έπιθεωρητών

Προσόντα: Δίπλωμα Πλοιάρχου Α' και Πιστοποιητικά COW/IGS

Προϋπηρεσία σέ Τάνκερς — Πείρα MARINE SUPERITENDENTS
τριών (3) έτών τουλάχιστον — Καλή γνώση Άγγλικής

Βιογραφικό σημείωμα διά: Προσωπάρχην, Τ. Θ. 80 127 Πειραιά.

δρος της Διεθνούς Ένωσης Έφοδιαστών Πλοίων (ISSA) κ. Νικ. Οικονόμου, ενώ οι ειδικοί επί της εφαρμογής του ΦΠΑ διευθυντές του Υπουργείου Οικονομικών κ.κ. Μαστρογιάννης, Άντωνίου και Καλλέργης, απάντησαν σε ερωτήσεις των επί μέρους θεμάτων των έφοδιαστών.

Επισημάνθηκαν οι υπάρχουσες αδυναμίες οι οποίες, όπως υποσχέθηκαν οι υπηρέσιακοί παράγοντες, θα καλυφθούν μέσα από διάλογο με τους ενδιαφερομένους. Οι αντιπρόεδροι του Συνδέσμου κ.κ. Στ. Κανέλλος και Ί. Πολυχρονόπουλος και ο γενικός γραμματέας Δημ. Μπορμπιλιάς παρουσίασαν με σαφήνεια όλες τις τελωνειακές διαδικασίες που είναι απαραίτητες για την επιστροφή του Φ.Π.Α. και για τη μείωση του επί των τιμολογίων έφοδιασμού.

Κερδοφόρα αποτελέσματα από τις δραστηριότητες του Όμιλου Εταιριών της ΕΚΟ

Με την ευκαιρία συμπληρώσεως τριών χρόνων από την εξαγορά των εταιριών του συγκροτήματος ΕΚΟ από το Έλληνικό Δημόσιο, ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος κ. Χαράλαμπος Ντόλκας μίλησε για τη δραστηριότητα και τα επιτεύγματα των εταιριών κατά το 1986 σε συνέντευξη Τύπου.

Ειδικότερα, ο κ. Ντόλκας αναφέρθηκε στα οικονομικά αποτελέσματα των εταιριών της ΕΚΟ, τονίζοντας ότι τα συνολικά κέρδη πρό φόρων το 1986 έφθασαν τα 3,4 δισεκ. δραχμές, τα οποία κυρίως θα χρησιμοποιηθούν για την αυτοχρηματοδότηση του επενδυτικού προγράμματος.

Στόν κλάδο της εμπορίας πετρελαιοειδών ο όγκος των πωλήσεων αυξήθηκε κατά 26%



σε σύγκριση με το 1985, δείχνοντας την ευρεία αποδοχή που έχει το σήμα της ΕΚΟ στην αγορά. Σήμερα το ποσοστό της αγοράς που κατέχει η ΕΚΟ είναι 15% περίπου έναντι 7% περίπου το 1983, τελευταίο χρόνο πρό της εξαγοράς, ποσοστό που κατατάσσει την ΕΚΟ μεταξύ των μεγαλύτερων εταιριών του κλάδου.

Στόν τομέα των χημικών προϊόντων η εταιρία συνέχισε την παραγωγική λειτουργία των πετροχημικών μονάδων της, έφοδιασε με άριστα προϊόντα την ελληνική χημική βιομηχανία και παρουσίασε αλματώδη αύξηση των εξαγωγών της που έφθασαν τα 1,5 δισεκ. δραχμές έναντι εξαγωγών ύψους 650 εκ. δραχμών το 1985.

Στόν τομέα των επενδύσεων η ΕΚΟ προχωρεί με τα έργα του βιομηχανικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης που εγκρίθηκαν το 1986. Τα έργα αυτά αποβλέπουν ιδιαίτερα

στην προστασία του περιβάλλοντος με την κατά 70% μείωση των εκπομπών διοξειδίου του θείου και στον εκσυγχρονισμό των μονάδων με την εξοικονόμηση ενέργειας τόσο στο διυλιστήριο, όσο και στο εργοστάσιο άμμιωνας. Τα έργα αυτά θα αρχίσουν στο τέλος του 1987 και θα ολοκληρωθούν εντός του 1988, θα κοστίζουν συνολικά 3,2 δισ. δραχμές και θα συντελέσουν εκτός των άλλων και στην εξοικονόμηση συναλλάγματος.

Σημειώνεται τέλος, ότι ο όμιλος εταιριών της ΕΚΟ καλύπτει σήμερα το 20% των πωλήσεων προς τη Ναυτιλία (Άκτοπλοϊκά και Ποντοπόρα) και το 17% των προμηθειών καυσίμων των αεροσκαφών.

Διμερίδα για τις Θαλάσσιες Μεταφορές

Ο Σύλλογος Έλλήνων Συγκοινωνιολόγων παραγματοποίησε με επιτυχία διμερίδα για τις Θαλάσσιες Μεταφορές στο Ευγενίδειο Ίδρυμα στις 9 και 10 Απριλίου.

Τα κύρια θέματα που ανέπτυξαν οι 20 εισηγητές αναφέρονταν στις τέσσερις ενότητες: «Πολιτική Θαλασσίων Μεταφορών», «Υποδομή Θαλασσίων Μεταφορών», «Άκτοπλοϊα στον Έλληνικό χώρο» και «Εμπορευματικές Θαλάσσιες Μεταφορές».

Σε άλλες σελίδες του παρόντος τεύχους δημοσιεύεται η εισήγηση του ναυπηγού μηχανικού κ. Κων/νου Παπαγιαννούλη με θέμα «ΟΟΣΑ και Ναυτιλία», ενώ σε επόμενες εκδόσεις των «Ναυτικών Χρονικών» θα δημοσιευθούν όρισμένες ακόμη ενδιαφέρουσες εισηγήσεις σχετικές με τη Ναυτιλία.

Ο Σύλλογος Έλλήνων Συγκοινωνιολόγων συμπλήρωσε ήδη δέκα χρόνια ζωής.

Αριθμεί σήμερα 175 μέλη, στα οποία περιλαμβάνονται έμπιστοι διαφόρων βασιικών ειδικοτήτων, οι οποίοι είτε από σπουδές είτε από εμπειρία έχουν σαν κοινό γνώρισμα την απασχόληση στα θέματα των μεταφορών. Ο Σύλλογος στην δεκάχρονη ζωή του έχει διοργανώσει με επιτυχία δημόσιες συζητήσεις, επιστημονικές ημερίδες, διεθνή συνέδρια και έχει κάνει μια ολοκληρωμένη σειρά σημαντικών επιστημονικών εκδόσεων.

Άσφάλεια και προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος στη Θεσσαλονίκη

Μεγάλη έκστρατεια ενημερώσεως του κοινού για τους κινδύνους στη θάλασσα, την ασφάλεια των σκαφών αναψυχής, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και των ακτών από έστιες ρυπάνσεως και τις διατυπώσεις για την έκδοση σκαφών και διπλωμάτων χειριστού κ.λ.π., έχει αρχίσει το Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης.

Ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα της προσπάθειας αυτής παρουσιάστηκε στο περίπτερο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κατά την EXPLORIA @87, όπου σε όμιλία ο λιμενάρχης, πλοίαρχος Λ.Σ. κ. Π. Γεράκρης τόνισε ότι το περίπτερο του Υ.Ε.Ν. στην 2η EXPLORIA έχει στόχο την υπεύθυνη ενημέρωση και εξυπηρέτηση του κοινού της Θεσσαλονίκης που ασχολείται με τη θάλασσα. Διατίθενται μέσω αυτού ενημερωτικά φυλλάδια με οδηγίες προς το κοινό, που αφορούν του κολυμβητές, την ασφάλεια των σκαφών αναψυχής και των επιβαίνοντων σ' αυτά, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, φυλλάδιο για τους ερασιτέχνες ψαροντουφεκτές και έντυπα που δείχνουν

INTERNATIONAL INVESTORS

Subscribe and receive FREE for a trial period the following:

1. The daily MORNING MEETING COMMENT which contains on a day to day basis the recommended stocks by DREXEL BURNHAM LAMBERT Research Analysts — the best in Wall Street in picking stocks for appreciation — as well as a follow-up of these recommendations.
2. The weekly PRIORITY SELECTION LIST (PSL) which contains the 30 top rated stocks from the DREXEL BURNHAM LAMBERT Investment Committee. Past performance * was 20.6% vs. S + P 500 in 1984, 41% vs. S + P 500 26% in 1985, 17.4% vs. S + P 500 14.6% in 1986, 27% vs. S + P 500 20% for the first 70 days in 1987. This excellent performance of PSL means an appreciation of 240% within 3 years and 70 days.
3. Well tested computerised commodity/futures programs with excellent past performance*

For further details please contact:

Mr. ALEXANDER MORAITAKIS
Investors Guarantee/Drexel Burnham Lambert
362 Kifissias Ave. — 152 33 Halandri
Tel: 6843302 - 6844203
Telex: 225009 - 224238
Telefax: 6842381

* Past performance is not a guarantee for the future but shows the quality of our research.

πώς μπορεί να γίνει η έκδοση των διαφόρων άδειών για την αποφυγή της γραφειοκρατίας και τη διευκόλυνση του κοινού.

Με την ευκαιρία του ευρωπαϊκού έτους περιβάλλοντος, που έχει κηρυχθεί τό 1987, τό Κεντρικό Λιμεναρχείο Θεσσαλονίκης, πρόσθεσε ό κ. Γερακάκης, πραγματοποίησε στις 8 'Απριλίου γυμνάσιο καταπολέμησης της ρυπάνσεως, για τή διαπίστωση της έτοιμότητας του προσωπικού του και τήν έννημέρωση του κοινού στις δυσμενείς επιπτώσεις της ρυπάνσεως.

Ψήφισμα της ΠΕΜΕΝ

Με ψήφισμα της πρώτης τακτικής γενικής συνελεύσεως της ΠΕΜΕΝ του έτους 1987 που πραγματοποιήθηκε στις 31 Μαρτίου καταδικάζεται, όπως αναφέρεται, ή κυβερνητική πολιτική αντιμετώπισης των προβλημάτων των ναυτικών, καθώς και ή ύπογραφη της νέας Σ.Σ.Ε. στά ποντοπόρα πλοία από τήν ΠΝΟ και παράλληλα ζητείται:

- Νά καταργηθούν οι Πράξεις Νομοθετικού Περιεχομένου.
- Νά ανακληθούν τά μέτρα (διμερείς συμβάσεις, μείωση της συνθέσεως κ.ά.), που έξηγγειλε τόν περασμένο Νοέμβριο ό ύπουργός Ναυτιλίας.
- Νά ύπογραφοϋν συλλογικές συμβάσεις εργασίας με ούσιαστικές αύξήσεις.
- Νά ληφθούν μέτρα κατά της άνεργίας.
- Νά έκδημοκρατισθεί τό ναυτεργατικό συνδικαλιστικό κίνημα με τήν επέκταση του

N. 1264/82 και στους ναυτικούς.

Σημ. Συντ.: Στή σχετική ανακοίνωση της ΠΕΜΕΝ δέν αναφέρεται ό αριθμός των μελών της πού πήραν μέρος στή γενική συνέλευση.

Ή ναυσιπλοία στή Λιβύη

Σύμφωνα με ναυτιλιακή οδηγία των άρχών της Λιβύης όλα τά πλοία πού πλησιάζουν στή ράδα της Τρίπολης πρέπει νά τηλεγραφούν τήν ώρα άφίξης, και τήν ήμερομηνία και ώρα άγκυροβόλησης στήν «GERMA SHIP TRIPOLI».

Ή Σχολή σωστικών

Ή Από τή Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, πού λειτουργεί στόν Άσπρόπυργο άπεφοίτησαν τόν Μάρτιο 255 ναυτικοί.

Τά 30 χρόνια των «Έλληνικών Ναυπηγείων»

Με τήν εύκαιρία συμπληρώσεως 30 έτών από τήν έναρξη λειτουργίας των «Έλληνικών Ναυπηγείων» και δύο έτών από τήν ύπαγωγή τους στόν εύρύτερο δημοσιο τομέα, ή διοίκηση της εταιρίας σέ συνεργασία με τό σωματείο των εργαζομένων διοργάνωσε ειδική έκδήλωση κατά τήν όποία τιμήθηκαν με αναμνηστικό δίπλωμα, άσημένιο μετάλλιο και ένα συμβολικό χρηματικό ποσό 20 ύπάλληλοι και εργατοτεχνίτες πού συμπλήρωσαν 30 χρόνια εργασίας στήν επιχείρηση.

Πειρατική επίθεση στή Σιγκαπούρη

Τό Έλληνικό φορτηγό «Ευάγγελος Λ.» ενώ έπλεε στά στενά της Σιγκαπούρης δέχθηκε στις 8 'Απριλίου επίθεση από έξι πειρατές όπλισμένους με μαχαίρια πού επέβαιναν σέ ταχύπλοα σκάφη. Οι πειρατές ανέβηκαν στό πλοίο και άφου έκλεψαν 800 δολάρια και διάφορα τιμαλφή διέφυγαν ενώ από τά 24 μέλη του πληρώματος δέν έπαθε κανείς τίποτα.

Νέο σκάφος της εταιρίας Στρίντζη στή γραμμή 'Ιταλίας

Δρομολογήθηκε στή γραμμή Πάτρας — Ήγουμενίτσας — Κέρκυρας — Άγκώνας τό νέο επιβατηγό - όχηματαγωγό της εταιρίας Στρίντζη «Ίόνιαν Σάν» μεταφορικής ικανότητας 1.200 επιβατών και 280 ιδιωτικών αυτοκινήτων. Τό σκάφος διαθέτει 400 δίκλινες και τετράκλινες καμπίνες και άναπτύσσει ταχύτητα 20 κόμβων.

Τό «Ίόνιαν Σάν» τό όποίο είναι έκ κατασκευής επιβατηγό - όχηματαγωγό και όταν αγοράσθηκε τόν 'Οκτώβριο του 1986 έκτελούσε δρομολόγια στή Γραμμή 'Ιρλανδίας - Άγγλίας, μετασκευάσθηκε στήν Ελλάδα με συνολική δαπάνη 2,5 έκ.τ. δολλαρίων για νά ανταποκριθεί στις ύψηλές απαιτήσεις της γραμμής Έλλάδος - 'Ιταλίας, άναμένεται δέ ότι τό σκάφος πού διαθέτει και σύστημα σταθερωτήρων θά προσφέρει σπουδαίες ύπηρε-

Γιά τήν έξυπηρέτησή σας στήν **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.

Τέθηκε η πρώτη τρόπιδα για τα πέντα άρματαγωγά που θα κατασκευάσουν τα Ναυπηγεία Έλευσινας



Στις εγκαταστάσεις των Ναυπηγείων Έλευσινας πραγματοποιήθηκε τη Δευτέρα 13 Απριλίου η τελετή τοποθέτησης τρόπιδας για το πρώτο από τα πέντε άρματαγωγά πλοία που ανέλαβαν να κατασκευάσουν για λογαριασμό του Πολεμικού Ναυτικού.

Τά υπό ναυπήγηση εικονιζόμενα σκάφη είναι προϊόν συνεργασίας του Πολεμικού ναυτικού και των Ναυπηγείων Έλευσινας για την εξυπηρέτηση επιχειρησιακών αναγκών του στόλου και τα σχέδια εκπονήθηκαν από το Πολεμικό Ναυτικό και τα Ναυπ. Έλευσινας με την συνεργασία του Έθνικού Μετσοβείου Πολυτεχνείου, Σχολής Ναυπηγών Μηχανικών με τη πολύτιμη συμπαράσταση του καθηγητή κ. Θ. Λουκάκη.

Τά άρματαγωγά έκτοπίσματος 4.300 τόν. μπορούν να μεταφέρουν 320 άτομα και 1.100 τόνους συνολικού βάρους και είναι κατάλληλα για προσγειώση με βάρος φορτίου έως 500 τόνους. Διαθέτουν δύο προωστήριες μηχανές 10.000 ίππων, προσδίδουσες

μεγίστη συνεχή ταχύτητα 16,5 κόμβων σε άκτινα δρόσεως 6.000 μιλίων.

Αξίζει να τονισθεί ότι για πρώτη φορά στην Ελλάδα ένα καθαρά πολεμικό σκάφος μελετάται και σχεδιάζεται πλήρως από Έλληνες μελετητές, ενώ ποσοστό 60% περίπου των δαπανών κατασκευής των πέντε άρματαγωγών που πλησιάζει τα 200 εκατομ. δολάρια θα αποτελέσει ελληνική προστιθέμενη αξία, προσφέροντας παράλληλα συνεχή απασχόληση σε 600 άτομα επί 38 μήνες που υπολογίζονται ότι θα απαιτηθούν για την ολοκλήρωση της κατασκευής τους.

Στη τελετή παρέστησαν ο ύφυπουργός Αμύνης κ. Θ. Στάθης, ο αρχηγός ΓΕΝ ναύαρχος κ. Βασιλακόπουλος, ο πρόεδρος των Ναυπηγείων Έλευσινας κ. Άνδρ. Μπούμης, ο υπεύθυνος παρακολουθήσεως της ναυπηγήσεως από πλευράς του Πολεμικού Ναυτικού υποναύαρχος κ. Γιαλυνάκης, η διοίκηση των ναυπηγείων και πολλά στελέχη του Πολ. Ναυτικού.

σίες στο ταξιδιωτικό κοινό, θα συμβάλλει στην περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού και θα βοηθήσει τους εξαγωγείς στις μεταφορές των προϊόντων τους στη Δ. Ευρώπη.

Σήμερα η εταιρία Στρίντζη διαθέτει επτά πλοία συνολικής χωρητικότητας 7.000 επιβατών και 1.200 όχημάτων. Τά Ε/Γ — Ο/Γ «Ιόνιαν Σάν», «Ιόνιαν Στάρ» και «Ιόνιαν Γκλόρυ» εξυπηρετούν πέντε αναχωρήσεις την εβδομάδα, ενώ το τελευταίο σκάφος θα είναι το πρώτο ελληνικό πλοίο που θα εκτελέσει δρομολόγια στη γραμμή Άγκωνας — Σπλίτ Γιουγκουσλαβίας με τρεις αναχωρήσεις την εβδομάδα. Τά Ε/Γ — Ο/Γ «Αίνας», «Κεφαλληνία» «Επτάνησος» και «Δήλος» προσφέρουν υπηρεσίες στις εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες και εξυπηρετούν συνολικά 18 ελληνικά νησιά στο Ιόνιο και στις Κυκλάδες.

Η εταιρία Στρίντζη όμως επεκτείνει τις δραστηριότητές της και σε άλλους τομείς. Τό 1986 λειτούργησε το πρώτο ξενοδοχείο της εταιρίας, τό Βελνεδερε στον Πόρο Κεφαλληνίας, ενώ εντός του έτους θα αρχίσει ή κατασκευή νέου ξενοδοχείου δυναμικότητος 300 κλινών στο Άργοστόλι.

Τό νέο πλοίο των «Μινωϊκών»

Κατέπλευσε στον Πειραιά τό νέο επιβατηγό - όχηματαγωγό «FEDRA» της «MINOAN LINES» τό όποιο θεωρείται από τό πιο αξιόλογο Ε/Γ — Ο/Γ σκάφη της ναυτιλίας μας.

Τό πλοίο αγοράστηκε έναντι περίπου 31 έ.κατ. μάρκων Δ. Γερμανίας και είναι σύμφωνα

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./211692 CONC
Fax: 4517145

BEN MARINE SUPPLIES

Member of



Singapore Association of
Ship Suppliers



International Ship
Suppliers Association

μέ δηλώση εκπροσώπων της εταιρίας ή μεγαλύτερη επένδυση που έγινε ποτέ από ελληνική εταιρία, σε πλοίο γραμμής. Η συνολική δαπάνη του πλοίου θα καλύψει το ποσό των 21 εκατ. δολλαρίων μετά την ολοκλήρωση των εργασιών διαρρυθμίσεως των εσωτερικών χώρων του.

Η εσωτερική ανακαίνισή του που θα καλύψει το ποσό των 3 εκατ. δολλαρίων σκοπεύει στην προσαρμογή του πλοίου στις υψηλές απαιτήσεις της γραμμής Πάτρα — Ήγουμενίτσα — Άγκωνα στην οποία θα δρομολογηθεί τόν προσεχή Ιούνιο. Εκτιμάται ότι το «FE-DRA» που είναι από κατασκευής ΕΙΓ - ΟΙΓ και όταν αγοράστηκε εκτελούσε δρομολόγια Δ. Γερμανία — Σουηδία, Θά προσφέρει σπουδαίες υπηρεσίες στο ταξιδιωτικό κοινό και θα βοηθήσει τους εξαγωγείς στις μεταφορές των προϊόντων τους στη Δ. Ευρώπη.

Τό πλοίο, έχει μήκος 149 μέτρα, πλάτος 23 μέτρα και είναι χωρητικότητας 12.512 τόν. γκρόσ αναπτύσσει δέ ταχύτητα 21 κόμβων. Μπορεί νά παραλάβει 1.500 επιβάτες, από τους οποίους 950 σε καμπίνες και τους υπόλοιπους σε καθίσματα αεροπορικού τύπου. Στο γκαράζ του, μπορεί νά δεχθεί 500 Ι.Χ. αυτοκίνητα ή 60 φορτηγά αυτοκίνητα ή διεθνών μεταφορών. Στους χώρους των επιβατών που κλιματίζονται πλήρως, διαθέτει σαλόνια, αίθουσα συνεδρίων, ντισκοτέκ, εστιατόρια, σέλφ σέρβις, καταστήματα ντιούτι φρή, έχει δύο πισίνες (ή μία κλειστή θερμαινόμενη), σάουνα, και σε όλες τις καμπίνες του λειτουργεί τηλεφωνική επικοινωνία και υπάρχει δυνατότητα επιλογής μουσικού προγράμματος.

Πλωτή δεξαμενή για τό Πολεμικό Ναυτικό

Σύμβαση για την κατασκευή πλωτής δεξαμενής, συνολικού κόστους 1,9 δισεκ. δραχμών, υπεγράφη μεταξύ του Πολεμικού Ναυτικού και των Ναυπηγείων Έλευσινας.

Σύμφωνα μέ σχετική ανακοίνωση του υπουργείου Έθνικης Άμυνας, «ή νέα πλωτή δεξαμενή θα είναι υψηλής τεχνολογίας, θά μπορεί νά εξυπηρετεί όλα τά πλοία του Π.Ν. και θά καλύψει σημαντικές επισκευαστικές ανάγκες, ελαφρύνοντας έτσι τις δεξαμενές του ΟΛΠ τις οποίες αναγκάζεται κατά καιρούς νά χρησιμοποιεί τό Π.Ν. Η ελληνική προστιθέμενη αξία ανέρχεται στό 65% και ή δεξαμενή θά παραδοθεί τήν Άνοιξη του 1989».

Η τελετή της υπογραφής της συμβάσεως, έγινε παρουσία του ύφυπουργού Έθνικης Άμυνας κ. Θ. Στάθη, ενώ τή σύμβαση υπέγραψε από πλευράς Π.Ν. ο αρχηγός ΓΕΝ αντιναύαρχος Λ. Βασιλικόπουλος και από πλευράς Ναυπηγείων, ο αντιπρόεδρος του Δ.Σ. Κ. Γαλάτης και ο γενικός διευθυντής και διευθύνων σύμβουλος Κ. Ζαφειρόπουλος.

Η σύμβαση αυτή είναι ή τρίτη κατά σειρά και εντάσσεται στό έκτακτο ταχύρρυθμο πρόγραμμα νέων κατασκευών του Π.Ν., στόχος του οποίου είναι ή ενίσχυση του εξοπλισμού του, αλλά και της ελληνικής ναυπηγοβιομηχανίας.

Έξάλλου, σε ένα περίπου μήνα παραδίδονται οι πέντε φορηγίδες πετρελαίου που έχει παραγγείλει τό Πολεμικό Ναυτικό στό Ναυπηγεία Έλευσινας.

Οί χάρτες και ναυτικές εκδόσεις του Π.Ν.

Τό γραφείο Πωλήσεως Ναυτικών Χαρτών και Ναυτικών Έκδόσεων της Ύδρογραφικής

Ύπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού εγκάτασθήκε και λειτουργεί σε ένα υπερούγειο γραφείο επί της οδού Μουτσπούλου 66 από 8 - 2.30 μ.μ. εκτός Σαββάτου και Κυριακής.

ΠΕΝΘΗ

ΑΝΔΡΕΑΣ ΣΤΑΘΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Πλήρης ήμερών απέβίωσε στις 19 Μαρτίου ο ναύαρχος του Λιμενικού Σώματος Άνδρέας Σταθακόπουλος, από τά πρώτα έξ απευθείας κατατάξεως (και όχι εκ μετατάξεως εκ του Π.Ν.) στελέχη. Διακριθείς για τό ήθος, τήν εντιμότητα και τήν εργατικότητα του ανήλθε τήν ιεραρχική κλίμακα υπηρετήσας σε πολλές νευραλγικές υπηρεσίες και

τό 1954 προήχθη σε Ύποναύαρχο και ανέλαβε Γεν. Διευθυντής του ΥΕΝ και Αρχηγός Λ.Σ. μέχρι τό 1958.

Η κηδεία του έγινε στις 20 Μαρτίου στό Α΄ Νεκροταφείο Άθηνών, τό δέ επικήδειο εξέφώνησε ο Άντιναύαρχος ε.δ. κ. Γεώργιος Καβελάρης, ο οποίος σκιαγραφών τήν προσωπικότητα του έκλειπόντος είπε μεταξύ των άλλων:

«Πράος τόν χαρακτήρα, μέ βαθειά και εκτεταμένη επαγγελματική μόρφωση, άδέκαστος, ανεξίκακος και κατά πάντα άνιδιοτελής, εισήλθε λευκός στό Σώμα και έξηλθε λευκός, πάντοτε μέ αίσθημα πλήρους ευθύνης και εξυπηρετήσεως της ναυτικής οικογένειας, του κοινού και της Πατρίδος.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 8 Άπριλίου. Τιμές σε δολλ. ΗΠΑ. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Ύόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	110/111	115/116	180/181
Βοστώνης	117/119	121/122	170/172
Νέας Ύόρκης	111/115	113/117	160/165
Φιλαδέλφειας	112/116	115/118	160/162
Βαλτιμόρης	112/113	115/116	160/162
Νόρφολκ	110/116	112.75/119	160/165
Σαβάννας	112/115	115/118	170/171
Τζάκσονβιλ	106/107	109/110	158.75/159.75
Π. Έβεργκλέιτς	117/118	121/122	168/169
Τάμπας	104/113	105/118	150/160
Μόμπιλ	107/110	110/113	160/168
Ν. Όρλεάνης	105/109	107/109.75	159/161
Χιούστον	105/107	107/108.50	159/161
Κόρπους Κρίστι	115/116	117/118	160/161
Λός Άντζελες	90/95	93/96	155/160
Σάν Φραντζίσκο	94/95.50	96/97.50	155/160
Κολούμπια Ρ./Πόρτλαντ	95/99	97/100	165/166
Σηάττλ	94/99	96/100	165/166
Βανκούβερ	101/105	104/110	170/180
Άγ. Ευσταθίου	115/119	119/123	165/170
Φρήπορτ/Μπαχάμας	112/113	114/115	168/170
Τρίνιταντ	109/110	120/122	172/174
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	109/111	112/115	170/172MTW
Σαίντ Κρουά	17.35	17.45	25.10BBL
Βενεζουέλας	17.28	17.53	22.42BBL
Βραζιλίας	112	115	270
Άμβέρσας	110/112	114/115	143/145
Ρόττερταμ	110/111	113/114	138/140
Άμβούργου	116/117	120/122	150/153
Β. Γαλλίας	114/118	121/124	162/165
Ν. Γαλλίας	111/116	118/122	157/161MTW
Ισπανίας	119/120	123/124	179/180MTW
Θέουτας	113/114	115/118	153/157MTW
Γένοβας	120/121	124/129	165/170
Αύγουστας	120/121	122/125	165/170
Πειραιώς	—	117/119	158/160
Σουέζ Κανάλ	118/120	118/120	183/185
Τζέντας	—	113/118	160/165
Νταμμάμ	—	113/118	160/165
Ρας Τανούρα	—	118	165
Κουβέιτ	95/105	96/110	160/170
Ντόρμπαν	—	96/100	245/250MTW
Σιγκαπούρης	103/104	107/108	157/160
Ίαπωνίας	108/110	112/115	169/172

Είς μνήμην Άντωνίου Ί. Ξυλά, επί ταίς Έορταίς των Παθών και της Άναστάσεως του Κυρίου, οι JOHN J. RIGOS MAR. ENTERPR. S.A. κατέθεσαν Δρχ. 10.000 είς τήν Παμπειρ. Ένωσιν Άνασθηλ. Μητροπολ. Ι. Ναού Άγίας Τριάδος Πειραιώς (διά τήν άγιογράφησιν).

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	Κυπριακή	12.598	1978	Γιοκοχάμα για Άκαμπα, συγκρούστηκε με τό κοντεϊνερ-ρόπλοιο «Luna Maersk», άνοικτά του Χόγκ Κόγκ, στίς 10/4.
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	Κυπριακή	11.954	1973	Έπιθεωρήθηκε στή Λισσαβόνα, συνεπεία ζημιών πού υπέστη σέ σύγκρουση μέ τό φορτηγό «Halina» στίς 5/4.
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ	Κυπριακή	2.932	1971	Άγκυροβολημένο στή Γάνδη, υπέστη ζημιές στό μηχανισμό άγκυροβόλησης, συνεπεία κακοκαιρίας, στίς 27-28/4.
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΊΣ	Παναμαϊκή	12.598	1979	Κατά τό ταξίδι Μπωμόντ για Τζέντα, υπέστη σοβαρές ζημιές συνεπεία κακοκαιρίας στίς 6-7/3.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΔΟΥΦΟΡΟΣ	Έλληνική	19.162	1972	Προσέκρουσε σέ άποβάθρα, στό Γκλάντστοουν, στίς 3/4 καί υπέστη έλασματουργικές ζημιές.
ΦΟΙΒΟΣ	Λιβάνου	15.808	1969	Άμβουργο για Σχζέσιν, προσέκρουσε σέ άποβάθρα στό Χολτενάου, στίς 28/3 χωρίς νά υποστεί ζημιές καί συνέχισε τό ταξίδι του.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΊΤΟΡ	Κυπριακή	2.219	1973	Συγκρούστηκε στό Μπατόν Ρούζ, στίς 2/4 μέ το σκάφος «Big Sallee» καί υπέστη έλασματουργικές ζημιές.
ΠΟΛΙΚΟΝ	Κυπριακή	118.460	1973	Άναλήφθηκαν προσωρινές έπισκευές. Έβλήθη άπό ίρακινό πύραυλο, στό Κάργκ Άϊλαντ, στίς 5/4 καί υπέστη πυρκαϊά καί ζημιές στήν υπερκατασκευή.
ΜΙΚΤΟ:				
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑΎ	Κυπριακή	83.714	1972	Έβλήθη έμφορτο άργού, νοτίως του Κάργκ Άϊλαντ, στίς 12/4 χωρίς νά υποστεί πυρκαϊά ή άπώλειες στό πλήρωμα.

at Argentina

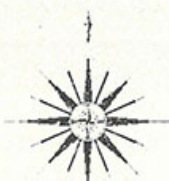
HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS) BUNKERS — STEVEDORING — CATERING — REPRESENTATIONS

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469
or 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 222663
Telexes: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23573 BUNKER AR
CABLES: HELLASMAR BAIRE



HELLARABIA Bunkers



10 YEARS

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

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

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Με μία έντονη όσο και θεαματική παρουσία τα σιτηρά επικάλυψαν κάθε άλλο τομέα της αγοράς και, μέσα στο πρώτο δεκαπενθήμερο του 'Απριλίου, φαίνονταν να την οδηγούν σε συνεχώς υψηλότερα επίπεδα ναύλων και μισθωμάτων. Εκτός της ζητήσεως χωρητικότητας εκ μέρους των Σοβιετικών, που μετά από μακρά άπουσία φαίνονται να βρίσκονται στην αγορά με άμεσες ανάγκες καλύψεως των μεταφορικών τους αναγκών, ή προς 'Ιαπωνία και Κόντινεντ διακίνηση σιτηρών από τον Κόλπο ΗΠΑ συνδέει στην δημιουργία των ανοδικών τάσεων και στην πολλές φορές κάθετη σχεδόν απογείωση ναύλων και μισθωμάτων.

Και ενώ η τάση αυτή ήταν εμφανέστατη για τις προς 'Απω 'Ανατολή μεταφορές (ήδη για τους 52.000 τόννους προς 'Ιαπωνία τά δολ. 16,50 ήταν μία επαναλαμβανόμενη πραγματικότητα ενώ τά δολ. 17,50 βάσιμα πιστεύεται ότι πληρώθηκαν) οι προς Κόντινεντ ναυλώσεις ήταν πιο συγκρατημένες ως προς τον ναύλο που κρατήθηκε σταθερά στά δολ. 8,50 φίο, αν και δεν πρέπει να λησμονούμε ότι εδώ αναφερόμαστε σε 70-80.000 τόννους όπου, φυσικά, τά οικονομικά αποτελέσματα είναι πιο εύνοϊκά.

Τό βασανιστικό ερώτημα που άφρα στην διάρκεια της εφετεινής «άνοιξης των ναύλων», ερώτημα που μάς άπασχόλησε και στά προηγούμενα δελτία μας, φαίνεται αυτή τη φορά να μπορεί να άπαντηθεί με κάπως πιο αισιόδοξο τρόπο. Και τούτο διότι ήδη διαπιστώνεται μία έμπρακτη έμπιστοσύνη πολλών ναυλωτών προς την ύγεια της αγοράς με τή ναύλωση για σειρά ταξιδιών (consecutive voyages) ή, ιδίως χρονοναύλωση περιόδου σε καθόλου άξιοκαταφρόνητα επίπεδα μισθωμάτων.

Τρία συνεχή ταξίδια από Κόλπο ΗΠΑ για Κόντινεντ με 80.000 τόννους στά δολ. 8,50 άσφαλώς μαρτυρούν ότι ό ενδιαφερόμενος ναυλωτής δεν πιστεύει πλέον στην πτώση της ζητήσεως κατά τή θερινή περίοδο. Τό αυτό άσφαλώς σημαίνει και ή μίσθωση πάναμαξ για 5-7 μήνες στά δολ. 6,500!

Πάντοτε στον τομέα των σιτηρών, χαρακτηριστικά ήσαν και τά συνεχή κέρδη στό ταξίδι Κόλπου ΗΠΑ προς Βενεζουέλα όπου οι 21.000 τόννοι πληρώνονταν τό ύψηλό δολ. 14,75 για νά ακολουθήσουν οι 26.000 τόννοι

στά δολ. 15,25! Παράλληλα, τά δολ. 18,75 για 20.000 τόννους προς Δυτικό Μεξικό ήσαν πραγματικότητα...

Γεγονός είναι ότι κάποια άνησυχητικά σημεία άδυναμίας φάνηκαν στην 'Απω 'Ανατολή και ίσως αυτό νά έξηγει τις αύξητικές τάσεις των προς τήν περιοχή αυτή ναύλων σε σύγκριση με τους προορισμούς που κρατούν τό πλοίο στό χώρο του 'Ατλαντικού. Και είναι έν προκειμένου χαρακτηριστική ή αύξομείωση των ναύλων από Βόρειο Ειρηνικό, όπου τό πάναμαξ έφθανε τά δολ. 10,75, προσέγγιζε τά δολ. 11 (;) για νά πέσει, σύμφωνα με φήμες, στά δολ. 10 ή κάτι λιγότερο ή περισσότερο. 'Ακόμη και σε στιγμές εύφορίας, κάποια περίσκεψη δεν βλάπτει...

Οι λοιποί τομείς της αγοράς ακολουθήσαν άξιόλογη πορεία, με ουσιαστική συμβολή στην συγκράτηση και αν δεν είναι τούτο ύπερβολή, στην άνοδο της αγοράς!

Μεταφορές γαιανθράκων, σε μεγάλες, όπως συνηθίζεται πιά ποσότητες, σημειώσαμε από όλες τις περιοχές παραγωγής του προϊόντος. 'Από Χάμπτον Ρόουντς για 'Ιταλία οι 85.000 τόννοι πληρώναν τό βελτιωμένο δολ. 5,25 ενώ ή χαρακτηριστική με συμπλήρωση Νότια 'Αφρική ναύλωση πλήρωνε περίπου δολ. 8 για 140.000 τόννους.

'Από τό Κόντινεντ, οι 90.000 τόννοι για 'Ιταλία πληρώναν δολ. 2,60 ενώ δολ. 11,25 και δολ. 9,40 ήταν ό ναύλος για 90.000 και 140.000 τόννους, αντίστοιχα, από Αυστραλία για Βόρεια Εύρώπη. Στό μεταξύ άναγγέλονταν άγορές μεγάλων ποσοτήτων από Ν. 'Αφρική εκ μέρους της Πορτογαλίας.

'Εντονη ή από Βραζιλία έξαγωγική δραστηριότητα στά σιδηρομεταλλεύματα με λίαν χαρακτηριστικούς ναύλους, όπως οι 220.000 τόννοι για Ν. Κορέα στά δολ. 4,95 φίο, οι 160.000 τόννοι για 'Ιαπωνία στά δολ. 5,75 και οι 130.000 τόννοι για Κόντινεντ στά δολ. 4,15 ανά τόννο. 'Αριθμό φορτώσεων σημειώσαμε και από Αυστραλία, τόσο προς Εύρωπαϊκούς όσο και προς 'Απωανατολικούς προορισμούς.

Μέσα στό όρυμαγδό της πυρετικής ζητήσεως, ελάχιστα προσέχθηκαν οι τομείς της ζάχαρης και των λιπασμάτων, οι όποιοι, έν τούτοις, δεν ύπολείφθηκαν σε σημασία από ό,τι και πρόσφατα επιτύχαναν.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

'Εντονη ή συμμετοχή της χρονοναύλωσης, έξέφρασε σημαντικό μέρος της όλης κινήσεως, άφού τόσο ή Σοβιετική παρουσία όσο και άλλες κατηγορίες ζήτησης στό χώρο της χρονοναύλωσης κινήθηκαν.

'Από τό πάναμαξ μέχρι τό πλοίο χύδων των 18.000 TDW, ή ζήτηση ύπήρξε έντονη και άνάλογα διακυμάνθηκαν τά πληρωθέντα μισθώματα.

Στά πάναμαξ, οι 70.000 TDW για κυκλικό 'Ατλαντικού έφθαναν τά δολ. 6.500-7.000 άνά ήμέρα, ενώ δολ. 7.500 πληρώνονταν για έπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή. Σημειώσαμε άκόμη και τους 80.000 TDW από Κόντινεντ μέσω Κόλπου ΗΠΑ για 'Απω 'Ανατολή στά δολ. 7.900 ενώ μισθώματα μέχρι και δολ. 9.000 άνά ήμέρα άρχιζαν νά ακούγονται!

Τηρουμένων των άναλογιών, ή αυτή κατάσταση έπικρατούσε και στά μικρότερα μεγέθη όπου, για τήν ιστορία και μονον, άρκεί νά παραθέσουμε λίγα χαρακτηριστικά κλεισίματα:

- 20.000 TDW, από Ν. 'Αφρική για 'Απω 'Ανατολή, δολ. 4.200.
 - 24.800 TDW, κυκλικό 'Ατλαντικού, δολ. 3.400.
 - 27.000 TDW, από Γερμανία για Ν.Α. 'Ασία, δολ. 4.850.
 - 36.500 TDW, από Γιβραλτάρ για 'Απω 'Ανατολή μέσω κεντρικής 'Αμερικής, δολ. 6.000.
 - 48.200 TDW, κυκλικό Ειρηνικού, δολ. 5.950.
 - 53.800 TDW, κυκλικό 'Ατλαντικού, δολ. 5.800.
 - 61.500 TDW, κυκλικό 'Ατλαντικού, δολ. 6.750.
 - 73.000 TDW, από 'Ερυθρά για 'Απω 'Ανατολή μέσω Ν. 'Αφρικής, δολ. 6.800.
- Στους παραπάνω χαρακτηριστικούς αριθμούς πρέπει νά προστεθούν και στοιχεία χρονοναύλωσης περιόδου 5/8 μέχρι και 12 μηνών που περίπου άνέρχονται στά αυτά επίπεδα.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Με συγκρατημένη αισιόδοξία όσον άφορά στό άμέσως προσεχές μέλλον αντιμετώπιζαν οι πλοιοκτήτες και οι μεσίτες τήν κρα-

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

τοῦσα στὴν ἀγορὰ κατάσταση.

Χωρὶς νὰ παρέχουν λόγους γιὰ πανηγυρισμούς, τὰ πρόσφατα κλεισίματα τόσο στὰ VLCC ὅσο καὶ στὰ μικρότερα πλοῖα δικαιολογούν, πράγματι, κάποια αἰσιοδοξία, ἂν καὶ ἡ συγκέντρωση χωρητικότητος στὸν Περσικό γιὰ τὶς ἐπόμενες δύο - τρεῖς ἐβδομάδες προμηνυόταν μεγάλη. Ἐν τούτοις, κάποιας μορφῆς ἰσορροπία δὲν ἀποκλειόταν λόγω τῶν ἐνδιαμέσων κλεισιμάτων.

Ὅπως δὴποτε, κάποιο «μπλοκάρισμα» κατὰ τὶς ἀρχές ἢ τὰ μέσα τοῦ καλοκαιριοῦ στὴν περιοχὴ φαίνεται ἀναπόφευκτο...

Σταθερὴ σχετικὰ ζήτησις ἐπικρατοῦσε ἐν πάσῃ περιπτώσει στὴν περιοχὴ. Καὶ οἱ ναῦλοι VLCC ἀνελίσθησαν ἀνοδικὰ ἀπὸ τὰ WS 27,5 μέχρι καὶ WS 32 περίπου γιὰ δυτικὲς ὁψιόν, ἐνῶ τὰ WS 30 μετὰ τὰς πρὸς τὸ WS 35 γιὰ Ἀνατολάς.

Στὴ Μεσόγειο, ἱκανοποιητικὴ ἡ ζήτησις κράτησε τὴν ἀγορὰ σὲ κόσμια ἐπίπεδα μετὰ ἐνδομεσογειακὲς μεταφορὲς τῶν 130.000 τόννων στὰ WS 55 καὶ τοὺς 50.000 τόννους

στὰ WS 110.

Στὰ αὐτὰ ἐπίπεδα κινήθηκε ἡ Δυτ. Ἀφρική, μετὰ ἱκανὲς ποσότητες προϊόντος πρὸς ΗΠΑ, Μεσόγειο, Κόντινεντ καὶ τοὺς 120.000 τόννους πρὸς ΗΠΑ (Ἀτλαντικό) νὰ πληρῶνουν WS 52/53.

Ἀνοδικὲς οἱ τάσεις καὶ στὴν Καραϊβική ὅπου οἱ 65.000 τόννοι γιὰ Κόλπο πλήρωναν WS 63-65.

Ἰκανὸς ἀριθμὸς ἐντολῶν στὰ καθαρὰ φορτία, κράτησε τὴν ἀγορὰ σὲ ἀξιόλογα ἐπίπεδα. Ἡ ποικιλία τόπων φορτώσεως καὶ προορισμοῦ, καθὼς καὶ ἐκείνη τῶν πρὸς μεταφορά ποσοτήτων κάνει τὴν ἀπαρίθμηση ἀσκόπη, ἀξίζει ὅμως νὰ σημειώσουμε ἐλάχιστα χαρακτηριστικὰ κλεισίματα:

— 55.000 τόννοι, Κωνσταντῆ/ΗΠΑ (Ἀτλ.) WS 95.

— 50.000 τόννοι, Ἀλγερία/ΗΠΑ, WS 110.

— 53.000 τόννοι, Περσικός/Ἰαπωνία, WS 115.

— 60.000 τόννοι, Σιγκαπούρη/Ἰαπωνία, WS 110.

νήματα Μπάτεργουορθ, δολ. 27,25, ἀρχές Ἀπριλίου.

ΑΝΑΦΗ: Ἀμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ἰαπωνία, δολ. 17,50 φίο, 11 ἡμέρες, Ἀπρίλ. 13-20.

ΣΕΙΡΗΝΑ: Ἀμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα δυτικὴ ἀκτὴ Μεξικοῦ, δολ. 18,75 φίο, 4 ἡμέρες/1.500 φορτοεκφόρτωση, ἀμεση.

ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ: Μπαϊή Κομὸ 23.750 τόν. σιτηρὰ Ἰταλία, δολ. 14,50 φίο, 5.000/2.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, ἀμεση.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ: Ἀμερ. Κόλπο 20.500 τόν. σιτηρὰ Βενεζουέλα, δολ. 310.000 κατ' ἀποκοπὴ φίο, 4 ἡμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ἀπρίλ. 17-25.

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ: Ἀμερ. Κόλπο 20.000 τόν. Βενεζουέλα, δολ. 15,25 φίο, 4 ἡμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, μέσα Ἀπριλίου.

ΣΗΣΟΝΓΚ: Ἀμερ. Κόλπο 30.000 τόν. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 13,50 πλέον δολ. 1 γιὰ δεῦτερο λιμάνι ἐκφόρτωσης, 5.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλη Ἀπριλίου.

ΠΟ'ΙΝΤ ΚΛΗΑΡ: Ἀμερ. Κόλπο 80.000 τόν. σιτηρὰ Ρότερνταμ, δολ. 8,50 φίο (τρία συνεχῆ ταξίδια) 12 ἡμέρες ἀπὸ μέσα Μαΐου.

ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ: Ἀμερ. Κόλπο 35.000 τόν. σιτηρὰ Λισσαβώνα, δολ. 15,25 φίο, 7.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, ἀμεση.

ΑΚΡΟΝ: Ἀμερ. Κόλπο 75.000 τόν. σιτηρὰ Ρότερνταμ, δολ. 8,05 φίο, 12 ἡμέρες, Μαΐου 1-10.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ: Ἀμερ. Κόλπο 13.500 - 14.200 τόν. ἄλευρα σὲ σάκκους Ἀκαμπα δολ. 34,50 φίο, 2.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωση Ἀπρίλ. 23-30.

ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ: Ἀμερ. Κόλπο 30.000 τόν. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 13,50 φίο 5.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, τέλος Ἀπριλίου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΤΛΑΣ Α.Σ.: Κόντινεντ 35.000 τόν. κριθῆς Τζέντα, δολ. 15 φίο, 5.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, ἀρχές Ἀπριλίου.

ΜΕΣΣΑΡΙΑ: Ἑλλάδα 12.000 τόν. ἄλευρα σὲ σάκκους Κίνα, δολ. 27 φίο, 500/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ἀπρίλ. 3-7.

τὰ ναυλωθέντα Ἑλληνικά πλοῖα

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΣΗΜΠΑΛΚ: Παράναγκουα 45.000 τόν. γεννήματα Ὀλλανδία/Βέλγιο, δολ. 12 φίο, 5.000/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ἀπρίλ. 8-15.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ: Ἀμερ. Κόλπο 30.000 τόν. γεννήματα Καζαμπλάνκα, δολ. 12,95 φίο 5.000/5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ἀπρίλ. 8-17.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ: Ἀμερ. Κόλπο 27.000 τόν. σιτηρὰ Ταϊβάν, δολ. 24 φίο, 5.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, ἀρχὴ Ἀπριλίου.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Ἀμερ. Κόλπο 80.000 τόν. σιτηρὰ Κόντινεντ, δολ. 8,50 φίο, 12 ἡμέρες, ἀρχές Μαΐου.

ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.: Ἀμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα δυτικὴ ἀκτὴ Μεξικοῦ, δολ. 18,50 φίο, 4 ἡμέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, ἀμεση.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ: Ἀμερ. Κόλπο 21.650 τόν. σιτηρὰ Λά Γκουάιρα, δολ. 14,75 φίο, 4 ἡμέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Ἀπρίλ. 4-11.

ΓΑΛΗΝΗ: Ἀμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ἰαπωνία, δολ. 16,35 φίο, 11 ἡμέρες, Ἀπρίλ. 15-20.

ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ: Βορείως Ρίβερ Πλέϊτ μετὰ συμπλήρωση Μπουένος Ἀϊρες 18.000 τόν. γεν-



1947 - 1987
" MEDOV® "
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: 271480

HEAD OFFICE:

29, Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA
Phones: (010) 541361 - 268532 Cables: MEDOV - FAX 010562050
Tlx: 270046 (Management)-270070-283836 (OPR)-270346-226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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

ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ: Δουκέρκη 14.000 τον. ζάχαρη 'Ινδία, δολ. 30.50 φίο, 750/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 10-17.

ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ: Γκόα 58.000 τον. σιδηρομετάλλευμα 'Ιαπωνία, δολ. 6.70 φίο, 40.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 25 - Μαΐου 10.

ΝΑΓΙΑ: Κπέμε 15.000 τον. φωσφάτα Δυτική ακτή 'Ινδία, δολ. 25, 1.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, 'Απρίλ. 15-20.

ΑΛΕΚΟΣ Μ.: Ρουέν με συμπλήρωση Χάβρη 31.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 15.35 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 10-20.

ΤΙΓΡΗΣ: Πούτα ντέ Μαδέιρα 90.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν δολ. 4,2 φίο, 7 ημέρες αντίστοιχα, τέλη 'Απριλίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ: 15.200 τον. d.w. του 1977, παράδοση Καλάο Μαρτ. 28 - 'Απρίλ. 7, επαναπαράδοση 'Ιταλία, δολ. 4.150 την ημέρα.

ΚΛΕΙΩ: 26.118 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κέδρας 'Αϊλαντ άμεση, επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΣΗΣΤΑΡ II: 28.234 τον. d.w. του 1983, παράδοση Γιβραλτάρ άρχες 'Απριλίου, ταξίδι μέσω Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ: 43.200 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ρότερνταμ μέσα Μαρτίου, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 6.500 την ημέρα, όψιόν ταξίδια 4/5 μηνών με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Αμβούργο, δολ. 5.750 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΙΕΣ: 37.623 τον. d.w. του 1974, παράδοση Γουαμπό Μαρτ. 29 - 'Απρίλ. 2, ταξίδι μέσω Φιλιππίνων με επαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 4.000 την ημέρα.

ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.: 14.800 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Ακαμπα άμεση, επαναπαράδοση στον πιλότο Καράτσι, δολ. 3.250 την ημέρα.

ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ: 33.311 τον. d.w. του 1972, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ Μαρτ. 25, ταξίδι μέσω ΗΒ με επαναπαράδοση Μπαγκλαντές δολ. 5.300 την ημέρα.

ΑΡΜΠΕΛΑ: 41.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση Βραζιλία 'Απρίλιο, επαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή δολ. 5.000 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ: 18.325 τον. d.w. του 1977, παράδοση Σιγκαπούρη 'Απρίλιο, επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 4.950 την ημέρα.

ΑΡΙΩΝ: 22.274 τον. d.w. του 1973, παράδοση στον πιλότο Λός 'Αντζελες 'Απρίλ. 2-65, επαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 5.200 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ: 27.100 τον. d.w. του 1977, παράδοση Δυτική ακτή ΗΠΑ άρχες 'Απρι-

λίου, επαναπαράδοση Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 3.750 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΛΙΝΤΕΝΜΠΕΛΣ: 16.900 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία: 'Απρίλ. 13-15, ένα κυκλικό ταξίδι 'Ανατολ. 'Αφρικής, δολ. 4.550 την ημέρα.

ΣΗ ΛΑΙΔΗ: 13.488 τον. d.w. του 1971, παράδοση διερχόμενο Βιτόρια 'Απρίλ. 12-18, ταξίδια μέσω λιμένων Βραζιλίας 45 ημερών, με επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ: 17.679 τον. d.w. του 1978, παράδοση Χόγκ Κόγκ 'Απρίλ. 14-15, επαναπαράδοση Δυτική ακτή Κεντρ. 'Αμερικής, δολ. 4.400 την ημέρα.

ΣΚΙΠΠΕΡ: 27.345 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σέουτα άμεση, ταξίδι μέσω ΗΒ με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΤΑΛΙΣΜΑΝ: 22.540 τον. d.w. του 1972, παράδοση Τιλιμπούρι 'Απρίλ. 8-20, ταξίδι μέσω Βαλτικής με επαναπαράδοση Σκώ δολ. 4.000 την ημέρα.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ: 34.300 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΑΝΤΙΟΠΠΗ: 17.200 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία. 'Απρίλιο, επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΑΙΟΛΟΣ: 14.9376 τον. d.w. του 1968, παράδοση 'Ινδονησία 'Απρίλ. 15-25, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 2.800 την ημέρα.

ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ: 16.500 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ 'Απρίλιο, επαναπαράδοση Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΛΑΚΥ ΜΑΝ: 27.476 τον. d.w. του 1980, παράδοση Κάρντιφ 'Απρίλιο, ένα κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμένων, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Σκώ δολ. 4.300 την ημέρα.

ΚΟΡΟΝΕΤ: 15.765 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βρέμη 'Απρίλιο, επαναπαράδοση Δυτική ακτή Νοτίου 'Αμερικής, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ: 26.026 τον. d.w. του 1980, παράδοση 'Ανατολ. ακτή ΗΒ, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 5.200 την ημέρα.

ΜΙΛΟΣ: 48.200 τον. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία άρχες 'Απριλίου, ένα κυκλικό Βορ. Ειρηνικού με επαναπαράδοση Κίνα, δολ. 5.975 την ημέρα.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: 53.836 τον. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο 'Απρίλιο, ένα κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Κόντινεντ δολ. 5.800 την ημέρα.

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ: 77.827 τον. d.w. του 1976, παράδοση Γκέντ άρχες 'Απριλίου, ταξίδι μέσω 'Αμερ. Κόλπο με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 7.900 την ημέρα.

ΑΣΚΟΝΑ: 65.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία 'Απρίλιο, ένα κυκλικό ταξίδι μέσω Νιου-κάστλ, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΜΑΡΙΤΖΑ ΣΚΗΝΙΤΗ: 20.000 τον. d.w. του 1974,

παράδοση Ρίτσαρντ Μπαίη 'Απρίλ. 10-15, επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ/Ταϊβάν, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΕΡΝΗ: 24.482 τον. d.w. του 1981, παράδοση Πάσσερο άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 3.400 την ημέρα.

ΣΚΙΠΠΕΡ I: 27.345 τον. d.w. του 1973, παράδοση Σάουτα άμεση, ταξίδι μέσω ΗΒ καί Μαύρης Θάλασσας με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 4.825 την ημέρα.

ΣΙΔΕΡΗΣ: 27.152 τον. d.w. του 1972, παράδοση ποταμό 'Ελμπε άμεση, ταξίδι μέσω Βαλτικής με επαναπαράδοση Μαλαισία/Σιγκαπούρη, δολ. 4.825 την ημέρα.

ΕΚΤΩΡ: 30.184 τον. d.w. του 1976, παράδοση Σέουτα/Γιβραλτάρ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 3.750 την ημέρα.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.: 64.166 τον. d.w. του 1983, παράδοση Σκώ 'Απρίλ. 10-15, ταξίδια 5/7 μηνών προς δολ. 6.500 την ημέρα.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 60.548 τον. d.w. του 1970, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Λόγκ Μπής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.950 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ: 17.700 τον. d.w. του 1978, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 3.400 την ημέρα.

ΑΛΤΙΣ: 16.920 τον. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ άμεση, επαναπαράδοση 'Ινδία, δολ. 4.850 την ημέρα.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΙΑΣ: 37.419 τον. d.w. του 1975, παράδοση Νότια Ταϊλάνδη 'Απρίλ. 18-24, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία/Νοτ. Κορέα, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΣΤΑΜΟΣ: 63.865 τον. d.w. του 1985, παράδοση Νοτ. Κορέα άμεση, ταξίδι μέσω Ταϊλάνδης με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.125 την ημέρα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ: 32.680 τον. d.w. του 1981, παράδοση Κόντινεντ άμεση, επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 5.250 την ημέρα.

ΑΡΗΣ: 24.833 τον. d.w. του 1971, παράδοση 'Αμβέρσα 'Απρίλ. 10-13, επαναπαράδοση 'Ερυθρά, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ: 65.163 τον. d.w. του 1982, παράδοση Χόγκ Κόγκ Μάιο, ταξίδι μέσω Αυστραλίας καί Περιοικού Κόλπου με επαναπαράδοση Μουσκάτ, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΜΑΡΙΤΖΑ Π. ΛΕΜΟΣ: 31.832 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΕΛΕΝΗ II: 60.900 τον. d.w. του 1975, παράδοση στον πιλότο Γκέντ άμεση, ένα κυκλικό ταξίδι Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 7.200 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ: 22.850 τον. d.w. του 1968, παράδοση Κάρντιφ 'Απρίλ. 12-13, επαναπαράδοση 'Ελευσίνα, δολ. 6.500 την ημέρα.

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

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

ΑΛΦΕΙΟΣ: 63.400 τόν. d.w. του 1981, παράδοση Βαρκελώνης άμεση, ταξίδι μέσω Καμάρ και Άμερ. Κόλπο με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΑΝΝΑΜΕΛΙ: 23.150 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Βανκούβερ Άπρίλιο, ταξίδι μέσω Νταμμά με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 4.400 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΑΡΙΑ Κ.: Μπόντυ 65.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 77,5, όψιόν Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 72,5, Μαρτ. 30.

ΦΑΣΣΑ: Κολέ 119.000 τόν. Λουϊσιάνα Όφσορ Πόρτ WS 42,5, όψιόν Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 45, Άπρίλ. 7.

ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Άλ Τζουμπάι 50.000 τόν. καθαρά μέρος φορτίου Ιαπωνία, WS 120, Άπρίλιο.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 65.000 τόν. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο WS 72, Άπρίλ. 3.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Βενεζουέλα 59.000 τόν. Άμερ. Κόλπο WS 67,5, Άπρίλ. 7.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕΪΤΖ: Δυτ. Άφρική 80.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 75, Άπρίλ. 5.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Τζεμέλ Ντάννα 63.000 τόν. μέρος φορτίου Μομπάσα WS 105, Άπρίλιο.

ΣΠΟΡΑΔΕΣ: Άρζού 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 200, άμεση.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Σκίντα 25.000 τόν. καθαρά Φός, WS 170, Άπρίλ. 6.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΑ: Σιγκαπούρη 60.000 τόν. καθαρά Ιαπωνία, WS 110, Άπρίλιο.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Δυτική Άφρική 116.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 62,5, Άπρίλ. 9.

ΑΡΙΑΔΗΝΗ: Ράς Τανούρα 88.000 τόν. μέρος φορτίου Στανβάκ WS 63,75, Άπρίλιο.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Έρουθρά Θάλασσα 130.000 τόν. Γαλλία, WS 55, Άπρίλιο.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Δυτ. Άφρική 123.000 τόν. Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 52,5, Άπρίλ. 13.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τόν. Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 80, όψιόν Μπαχάμες WS 85, όψιόν Πουέρτο Ρίκο WS 87,5, Άπρίλ. 9.

ΛΙΑ: Κουβέιτ 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, δυτική άκτή Ινδίας WS 240, Άπρίλιο.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Δυτική άκτή ΗΠΑ 30.000 τόν. καθαρά Ιαπωνία δολ. 400.000 κατ' άποκοπή, όψιόν Σιγκαπούρη δολ. 450.000 κατ' άποκοπή, Άπρίλιο.

ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ: Βραζιλία 28.000 τόν. καθαρά Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 152, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο/Δυτ. Άφρική WS 170, Άπρίλ. 10.

ΜΑΝΤΩ Ν: Βραζιλία 28.000 τόν. καθαρά Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 152, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 170, Άπρίλ. 12.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Όρμουζ 250.000 τόν. μέρος φορτίου Άνατολική όψιόν WS 29, όψιόν Δυτικές όψιόν WS 30,5, όψιόν Έρουθρά Θάλασσα WS 25, Άπρίλιο.

ΛΟΥΣΥ: Περσικό Κόλπο 53.000 τόν. καθαρά Ιαπωνία WS 112,5, Άπρίλιο.

ΑΣΚΟΝΑ: Καραϊβική 25.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 160, Άπρίλ. 5.

ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ: Βραζιλία 28.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο/Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 152, Άπρίλ. 16.

ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ: Άρζού 80.000 τόν. μέρος φορτίου Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 62, Άπρίλ. 10.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Πουέρτο Όρντζ 33.000 τόν. μέρος φορτίου Άμστερνταμ WS 120, Άπρίλιο.

ΝΕΣΤΩΡ: Γέμπο 48.000 τόν. καθαρά Ιαπωνία, WS 117,5, Άπρίλιο.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Μάρσα Έλ Μπρέγκα 78.000 τόν. Φός, WS 87,5, Άπρίλ. 12.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Όρμουζ 120.000 τόν. μέρος φορτίου Κωστάντζα, δολ. 6,57 ανά τόνο Άπρίλιο.

ΜΕΛΤΕΜΙ: Σαίντ Κρούα 36.000 τόν. Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 140, Άπρίλ. 9.

ΣΑΕΞΣ: Ένδομεσογειακή μεταφορά 32.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, WS 150, Άπρίλ. 13.

ΜΕΡΙΝΤΑ: Άρζού 50.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 110, Άπρίλ. 5.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Σιντί Κερύ 30.000 τόν. μέρος

φορτίου Ιταλία, WS 67,5, Άπρίλ. 12.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ: Άρζού 64.000 τόν. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο WS 79,75, Άπρίλ. 15.

ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ: Μπετζαία 75.000 τόν. Ιταλία, WS 87,5, Άπρίλ. 12.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Περσικό Κόλπο 80.000 τόν. Άνατολ. όψιόν WS 80, Άπρίλιο.

ΕΦΕΣΟΣ: Λά Σαλινά 65.000 τόν. Χάλιφαξ, WS 87,5, Άπρίλ. 14.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ.: Βραζιλία 49.000 τόν. Άκτή ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο WS 118, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 130, Άπρίλ. 17.

ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ: Πόιντ Νουάρ 90.000 τόν. Σαίντ Κρούα, WS 60, Άπρίλ. 21.

ΝΕΔΙ Ι: Γουαντί Φέυραν 78.000 τόν. Ιταλία, WS 77,5, Άπρίλ. 16.

Οι αγοραπωλησίες

Άμεσο επακόλουθο της προς τα άνω στροφής της παγκόσμιας ναυλαγοράς ξηρού φορτίου, ή ζήτηση πλοίων προς αγορά αυξήθηκε κατακόρυφα με παράλληλη εμφάνιση έντονων φαινομένων ανταγωνισμού περί την άποκτηση τών σχετικά λίγων σε αριθμό προσφερομένων πλοίων. Ήδη γιά τά πιό αξιόλογα εξ αυτών, ή συγκέντρωση πέντε ή δέκα ή και περισσότερων υποψηφίων αγοραστών άποτελεί σύνηθε φαινόμενο.

Παρεπόμενο του αγοραστικού πυρετού, ή κάθετη αύξηση τών τιμών πού σε όρισμένες κατηγορίες πλοίων (μοντέρνα πάναμαξ, πολλαπλής χρήσεως κ.λπ.) τείνουν νά διπλασιασθούν εξ προς τίς προ εξαμήνο ισχύουσες.

Παραδόξως, χωρίς τούτο νά δικαιολογείται από τίς εξελίξεις του τομέα τών πετρελαίων, τό αυτό σχεδόν ένδιαφέρον εμφάνίζεται καί στά πετρελαιοφόρα πού εύκολα προσελκύουν τήν προσοχή τών αγοραστών.

Ίσως σε τούτο νά συμβάλλει καί ή αντίληψη ότι οι καλές μονάδες είναι λίγες καί οι νέες ναυπηγήσεις μιά πολύ δαπανηρή υπόθεση. Ό αριθμός όμως τών πραγματοποιηθέντων πωλήσεων πετρελαιοφόρων υπήρξε πολύ μικρός, προφανώς λόγω έλλείψεως προσφοράς.

Αξίζει έν προκειμένω νά σημειώσουμε τήν πώληση του πλοίου παραγωγών Μ/Τ «LANGFONN» (59.250 TDW/1977) στά δολ. 8.500.000 σε Έλληνες του Λονδίνου.

Πλούσια ή άναφορά στά πλοία χύδην φορτίου όπου, μέ όλες τίς γνωστές ως προς τήν τελική τύχη όρισμένων πράξεων καί τήν άκρίβεια τών τιμών, θά σημειώσουμε:

— KOHWA MARU (115.200/1973) δολ. 3.900.000 σε Έλληνες του Λονδίνου.

— GENERAL CRUZ (63.800/1983) δολ. 11.000.000.

— MINERALIS (63.400/1973) δολ. 3.000.000 σε Έλληνες του Λονδίνου.

— NAVIOS VALOR (62.300/1972) δολ. 2.750.000.

— THAMES (60.760/1971) δολ. 3.000.000 σε Έλβετούς.

— ΝΙΚΚΟ STAR (51.100/1971) δολ. 2.225.000 (λέγεται ότι ή σχετική συμφωνία έγινε τό Μάρτιο).

— BELO MUNDO (33.663/1978) δολ. 3.800.000 σε Έλληνες.

— ORIENTAL CASTLE (29.927/1980) δολ. 4.300.000 σε Ιάπωνες.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Καραϊβική 50.000 τόν. μέρος φορτίου Άμερ. Κόλπο, WS 130, Άπρίλ. 12.

ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ: Καραϊβική 30.000 τόν. καθαρά Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 145, άμεση.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Κυκλικό Άτλαντικού 29.000 τόν. καθαρά, WS 120, Άπρίλ. 14.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: Βραζιλία 28.000 τόν. καθαρά Άκτή Άτλαντ. ΗΠΑ WS 155, όψιόν Δυτ. Άφρική WS 170, Άπρίλιο.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Άμερ. Κόλπο 38.000 τόν. Μπαχάμες WS 122,5, Άπρίλ. 9.

ΣΤΡΕΣΑ: Όρμουζ 220.000 τόν. Δυτικές όψιόν WS 35, όψιόν Έρουθρά Θάλασσα WS 40, Άπρίλιο.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Σιντί Κερύ 113.000 τόν. Ιταλία, WS 75, Άπρίλ. 14.

— EAST/WESTERN EXPRESS (27.300/75) δολ. 2.750.000 έκαστον.

— LEPETANE (26.510/1973) δολ. 1.750.000.

— LAPPONIA (17.190/1978) δολ. 3.650.000 (πρόκειται περί πλοίου μεταφοράς προϊόντων ξυλείας).

— FANNY ANNE (18.700/1976) δολ. 1.750.000.

— HEMLOCK QUEEN (23.600/1980) δολ. 2.500.000.

— LINDA (29.000/1971) δολ. 1.030.000 από Τράπεζα, ως εύρίσκεται στήν Κύπρο.

— WINNER (22.600/1973) δολ. 1.400.000

Στά πλαίσια γενικού φορτίου τό ένδιαφέρον υπήρξε ζωηρό, ό όγκος τών πωλήσεων περιορισμένος:

— TROUTBANK/ROACHBANK (τύπου «Pallion» της Bank Line) 18.500/1979, τιμή δολ. 7.000.000 συνολικώς.

— NATHALIE (17.700/1976) στόν Καναδά δολ. 1.605.000 ως έστί στήν Κύπρο (άπό Τράπεζα).

— EROS (Freedom IHI του 1977) δολ. 1.800.000. Παρόμοιο πλοίο πρό τετραμήνου άξιζε δολ. 1.300.000!

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Κάποια κάμψη μεσο/μακροπρόθεσμης διαρκείας διαφαίνεται στήν αγορά της Ταϊβάν, άποτέλεσμα συρρικνώσεως της ζήτησεως του προϊόντος. Σχετικό καί πολύ ένδιαφέρον τό άρθρο του LLOYD'S LIST της 2ας Άπριλίου στο όποιο θά παρεπέμπαμε τούς άμεσα ένδιαφερόμενους.

Έν τούτοις, ή γενικότερη κατάσταση στήν Άπω Άνατολή δέν φαίνεται νά αλλάζει δραστικά, δεδομένου ότι κατά τά φαινόμενα, σημαντικό μέρος της άπωλείας της Ταϊβάν θά κερδηθεί από τί Νότια Κορέα, τήν Κίνα καί, πιθανόν, τήν Ιαπωνία.

Άπροσδιόριστες οι προοπτικές στόν Ινδικό Όκεανό, δέν επιτρέπουν βάσιμο σχολιασμό. Βραχυπρόθεσμες μεταβολές είναι ό κανόνας. Πρός τό παρόν, ή ζήτηση ήταν μέτρια, χωρίς τίποτε αξιο άναφοράς.

Μερικές τιμές της Ταϊβάν:

— MV JAPAN OLIVE (24.611 τ.) δολ. 136.

— SS JAPAN AMBROSE (15.470 τ.) δολ. 145.

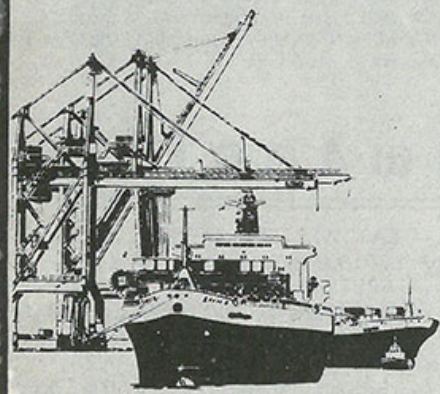
— MV WORLD NATURE (8.690 τ.) δολ. 140.

Στόν Ινδικό, πλοίο 3.900 τόν. έπιανε δολ. 115.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΕΤΑΙ ΔΙΑ ΑΓΟΡΑΝ ΠΛΟΙΩΝ (ΔΙΑ SCRAP)

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΗΣΑΤΕ 9835152, 9832737 — TELEX 21 3073 PICA GR

NAFTIKA CHRONIKA



A STRANGE DEVELOPMENT

One of the strangest developments to occur on the shipping scene has been the use of Bulgarian ships by the Iranians for their oil exports. By rights, since Bulgaria belongs to the Warsaw Pact bloc, it should be on the side of Iraq, which is supported by the Soviet Union. Therefore, helping Iran to export its oil is also helping the Teheran war machine.

The first Bulgarian tanker, the 254,681 dwt. "Iskat-2" has already been placed on a shuttle service between the island of Larak and Fujaira at the entrance to the Gulf. The agreement between Bulgaria and Iran calls for the use of ten ships in all, of which two will be placed on the shuttle service, two will be used as floating storage tanks at Fujaira and the remaining six will be used to carry oil to various destinations and some, possible to carry oil from Larak to Kharg Island.

Thus, Bulgaria is coming to the rescue of Iran which has suffered several blows to its oil transport facilities from Iraqi attacks, including an air strike on Larak last November. In order to rehabilitate these, Iran is now seeking 20 VLCC's on the world market, for use during the next six months.

INCENTIVES NEEDED TO BOOST PASSENGER SHIPPING

The possibility of liberalisation of the Greek passenger shipping sector to give owners more incentives to purchase and operate modern tonnage is given consideration.

Ministry of Merchant marine Minister Mr. Stahis Alexandris expressed a view that present circumstances in the sector are not ideal and every effort should be made to improve coastal shipping.

The Minister underlined that in case the state decided to liberalise the sector, it would set the requirements which would have to be met by owners.

Naturally, increased competition would

reduce the cost to passengers, while owners would also have to make regular calls on the unprofitable routes which are at present subsidised by the government as part of its social policy to keep the widespread network of Greek islands in touch with the mainland.

However, by upgrading the standard of passenger vessels and ferries currently employed owners will be eventually in an improved position to compete with foreign operators who will unavoidably enter the Greek coastal shipping scene once and when the present cabotage is lifted.

IMPROPER BEHAVIOUR

We think it is time the Greek Shipping family said "enough!" to the Japanese. In spite of the fact that they have made enormous profits in their dealings with Greek shipowners during the past 25 years they are now behaving improperly — to use the mildest phrase — towards them in the whole business of the contracts and the revaluation of the yen.

Greek disapproval can be expressed in many ways, not only by not placing any more orders with Japanese yards but also by avoiding any dealings with Japanese firms in any aspect of the shipping business. It is the only way to make the Japanese understand that they cannot behave towards Greeks the way they are treating them at the present

time.

Perhaps the Greek shipping family should do the same to a certain American bank which is exerting considerable pressure on shipping firms which, for most of the difficult years we have gone through, have been paying interest and the loan repayments and are now merely seeking a rescheduling of the repayment of the balance of their debts.

Finally, a similar policy should be applied to some insurers who are undermining the Hellenic Register with their demands. They should realise that in the final analysis, this country has the right to some part of shipping activity by Greeks.

PANAMA FLAG RISES TO 59.2 MILLION TONS

Tonnage registered with the Panamanian flag reached by the end of March the highest in the flag's 72 years history as 11,970 ships totalling 59,789 grt were flying the Panamanian flag — an increase of 1.2 million grt over the figure registered with the flag at 31 December 1986 of 58,049,889 grt.

This increase has been achieved despite the recent emergence of a number of new open registries and the continuing decline in the world fleet, which saw an overall drop in 1986 of 11.4 million grt, equivalent to 2.7% of total world tonnage.

The market trend towards "flagging out" and the incentive scheme successfully introduced by Panama for new entrant vessels last September, have played some part in achieving this increase. Additionally, the setting of the examination system and its success on reaching operational maturity has also contributed.

A significant proportion of the 1.2 mil-

lion grt increase has come from shipowners based in Scandinavian countries, an area where moves towards "flagging out" have been particularly noticeable.

FEWER NEWBUILDINGS

According to the latest figures from Lloyd's Register the number of ships built in 1986 was 1,634 totalling 16 m. grt. Among them were 143 tankers (3.7 m. grt.), 208 OBO's (7.3 m. grt.), 200 ordinary cargo ships of more than 2,000 tons (1.6 m. grt.), 61 container ships of more than 2,000 tons (1.8 m. grt.) and 82 LPG carriers (444,000 grt.).

Japan continues in the lead with 648 units (8.2 m. grt.) which represent 48.57% of world construction (compared to 52.3% in 1985), followed by South Korea with 128 units (3.6 m. grt.) or 21.6% of world production (compared to 14.4% in 1985). Next comes Taiwan with 640,000 grt., W. Germany with 515,000 grt., Brazil with 430,000 grt. and Poland with 375,000 grt.

In terms of category, Japan leads in the construction of tankers and bulk

carriers followed by South Korea. In tanker construction, however, Denmark and the USA are third and fourth while Brazil comes third in the building of combined carriers and OBO's.

SOVIET MASTERS ON TRIAL

The masters of the Soviet ships "Admiral Nahimov" and "Pyotr Vasev" which were involved in a collision in the Black Sea last August with a loss of more than 400 lives, went on trial on March 13.

Both were charged with negligence — the master of the "Pyotr Vasev" for not ceding the right of way to the passenger ship and in spite of orders to that effect by the port authorities of Novorossisk and the master of the passenger ship for not taking any action to avoid the collision and for abandoning the bridge at the critical moment and leaving the chief officer in charge of subsequent manoeuvring.

So far, the investigation of the accident has revealed that the passenger ship took eight minutes to sink, giving ample time to the crew to lower the lifeboats and rafts and that most of the victims were below deck when the ship sank. Also, that both ships were in sight and within audible distance of each other with their navigation lights on and that there was a calm sea when the accident occurred.

WEST BERLIN CAPTAINS

The Soviet Union has so far not recognised the fact that West Berlin belongs to the German Federal Republic. This has created two problems in the conclusion of a bilateral maritime agreement between the USSR and the GFR which is currently being negotiated in Bonn.

The problems are: what will be the status of the master of a ship entering Soviet waters when place of residence is West Berlin and what will be the Soviet attitude towards a ship belonging to a company registered in West Berlin.

The problems have been considered serious enough to involve the German foreign minister as well as the minister of mercantile marine.

The agreement calls for equal participation in cargoes, extension of the common services between Hamburg - Bremen and Klappeida, and the setting up of a special committee to supervise and resolve any differences in German - Soviet trade.

THE "PHOENIX" PROJECT

Apparently, the project for a giant ocean liner, the "Phoenix", has not been

abandoned by Norwegian shipowners Knut Kloster. The plan for such a ship was announced three years ago. It was to be a 200-250,000 tonner with accommodation for 5,200 passengers, or rather hotelguests, since the ship would be more like a hotel than anything else.

The resurfacing of the project came with recent discussions held by some shipping and technical firms in Hamburg. Although the cost was estimated at \$ 500 million in Norway, it is considered now to be almost twice that amount.

France's Chantiers de l'Atlantique and a Japanese group which includes the Mitsubishi and Nippon Kokan Yards have shown an interest in building the ship and another contender is Finland's Vartsila Yard which specialises in building Norwegian cruise ships.

REPAIRING STATE OWNED SHIPS

The Merchant Marine and Fisheries Committee of the House of Representatives in the United States has submitted a bill by which all ships owned by the state or chartered by the state will have to be repaired and serviced in U.S. yards.

This new protectionist effort comes to supplement a previous law by which ships ordered by the Board of Transport would have to be built in the United States.

The new law will affect more than 1,000 vessels, mostly warships, coastguard vessels, military transport ships and state police vessels.

SHIPYARDS REPRESENTATION

Asilleros Canarios S.A., the largest repair centre in the Canary Islands which can accommodate vessels upto 30,000 TDW has appointed P. Wigham - Richar-

dsón (Hellas) Co. Ltd. as its agents in Greece.

The Astican agreement further strengthens the range of services P. Wigham Richardson (Hellas) Co. Ltd. offers to the Greek shipowning community.

HIGH EFFICIENCY COMBINATION FROM SULZER

The first example of a new concept in high efficiency generating plant — a large two - stroke diesel engine with exhaust gas turbogenerator - completed its official workshop trials in March at the Winterthur works of Sulzer Brothers Ltd, Switzerland.

The combination is based on a nine cylinder Sulzer RTA58 two stroke cross-head type diesel engine of 14.220 kW 19.340 bhp maximum continuous output at 125 rev/min. By itself, the engine has a thermal efficiency of 47.9% at full power, but with the addition of the Sulzer Efficiency Booster turbogenerator the thermal efficiency is effectively increased to 49.4%.

The combined plant is destined for extension of the Vale power station on Guernsey in the Channel Islands under a trucky contract placed with Sulzer Brothers Ltd by the States of Guernsey Electricity Board.

SOVIETS MAKE DEBUT AT NOR SHIPPING '87

A major attraction for visitors to Nor-Shipping '87 the international shipping and maritime offshore event being held in Oslo in the beginning of June will be the presence for the first time of a Soviet Union exhibition display.

Along with the many other national stands, the soviet participation interest underlines the key role played by the Nor-Shipping exhibition for the shipping industry worldwide.

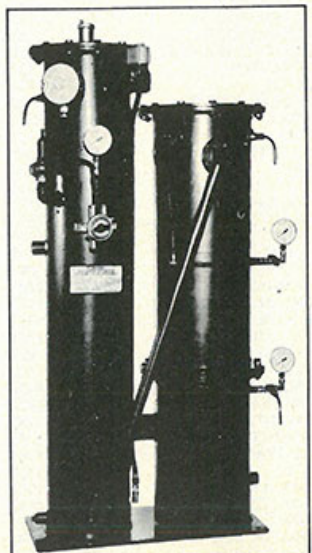
Purity under 5 PPM
15 PPM - IMO approved
under Res. A393 X

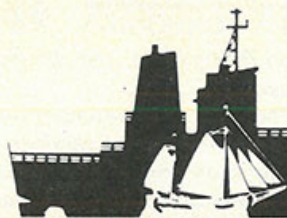
POSEIDON

Oily water separator acc. to MARPOL 73/78 for your vessels from 0,1m³ 5m³/HR. Compact size, low cost, easy to install, simple to maintain, immediate deliveries, 800 references.

ENVIRONMENTAL PROTECTION ENGINEERING.

88, VAS. KONSTANTINOU AV. 185.36 PIRAEUS GREECE
TEL. 41.30.027 - 45.29.292 TLX : 21 1363 POLY GR





Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΑΒΙΝ Ο'ΙΛ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)...	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	6217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΞ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΓΓΙΩΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΛΩΝ	79	10428
Α'Ι ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι ΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α'Ι ΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι ΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι ΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι ΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715

ε. Φουτζέιρα 8/2
ε. Γιοκοχάμα 14/2
πρός Σιγκαπούρη 8/2
ε. Γκοαγκάου 21/1
α. Λός Πάλας 11/2
πρός Χάιφα 16/2
επιπλήθη
πρός Πόρτο Κουετζάλ 31/1
πρός Ήράκλειο 18/11
ε. Καρντέγιεβο 13/2
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
πρός Ν. Κορέα 8/1
πρός Λοριέντ 2/2
πρός Σάντος 11/2
πρός Βαλπαράϊζο 6/2
πρ. «Ανδρέας» (πρ. «Μύρτος»)
δ. «Επτάννη» 10/12
πρός Κολομβία 21/1
πρός Πειραιά 22/1
πρός Τρίπολη 13/1
ε. Γκόλβεστον 5/2
αργεί Έλευσίνα
στο «Αμστερνταμ
ε. Ρίο Ίανέιρο 8/2
α. Τερνίστη 16/2
πρός Μπράουνσβιλ 10/1
επιπλήθη Έλληνες
στον Πειραιά 19/2
α. Αλγκενίρας 30/1
στο Ντάρμπαϊν 14/1
πρός Κωνσταντίνα 13/2
αργεί Χαλκίδα
ε. Μπαβανγκάρ 22/12
ε. Σάν Φραντζίσκο 7/2
α. Γιβραλτάρ 6/2
α. Ντάρμπαϊν 6/2
πρός Μπουσάν 28/1
στη Φουτζέιρα 11/2
πρός Γιβραλτάρ 16/2

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΟΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛ	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ε. Χιούστον 5/1
α. Πόρτ Χάρκωρτ 23/1
πρός Νάπολη 16/2
ε. Μπουλάκ 12/2
ε. Άβονμαουθ 10/2
ε. Καράτσι 14/2
ε. Γκάλβεστον 3/2
πρός Ρεσίφ 28/1
ε. Ρότερνταμ 7/2
ε. Λισσαβόνα 8/2
ε. Βανκούβερ 5/2
πρός Κίληγκ 10/2
ε. Άμβέρσα 17/2
πρός Γένοβα 12/2
πρός Θέοντα 30/1
πρός Ρας Λανούφ 11/2
δ. Γιβραλτάρ 3/2
πρός Βαρκελώνη 8/2
πρός Σαβόνα 12/2
α. Ρότερνταμ 11/2
ε. Γιοκοχάμα 14/2
α. Σάντος 14/2
πρός Λάζαρο Καρντένας 5/2
ε. Μπουσάν 23/1
πρός Καοσιούγκ 27/1
ε. Βομβάη 2/2
πρός Ίντσόν 12/2
πρός Λός Άντζελες 24/1
α. Σαντάντερ 23/1
ε. Νάπολη 16/2
α. Φάλασιγκ 14/11
α. Τζέντα 9/2
πρός Λός Άντζελες 16/2
πρός Σαγκάη 13/2
πρός Λαμπουράν 17/2
πρός Γιβραλτάρ 16/2
πρός Κορέα 31/1
πρός Μπανγκόκ 16/2
πρός Ποχάγκ 13/1
πρός Τζακάρα 14/2
ε. Ν. Όρλεάνη 13/2
ε. Φός 7/2
μεσογειακές μεταφορές
πρός Ισπανία 8/2
πρός Άμβέρσα 12/2
α. Ούμ Σαίβ 31/1
ε. Τσίμα 13/2
ε. Βανκούβερ 8/2
α. Σαβόνα 7/2
πρός Τουμπάρδο 17/1
πρός Ίτακούι 30/1
αργεί Τάραντα
πρός ΗΠΑ 8/2
ε. Κόμπε 17/2

Α'Ι ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083
Α'Ι ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι Ρ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
Α'Ι ΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΩΝ ΧΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΣ	82	4180
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	83	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
Α Λ Κ Μ Α Ν	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΜΗΝΗ	67	27018
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	74	1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΤΡΑΣΤ	84	13911
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	19500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι Μ	82	32320
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ε. Ν. Ύόρκη 14/2
πρός Γκουαντακούι 7/2
στον Πειραιά 11/2
ε. Σχέζιν 2/2
α. Ν. Όρλεάνη 13/2
πρός Εύρωπη 8/1
πρός Ιαπωνία 7/2
ε. Πειραιά 14/2
επιπλήθη
πρός Ίμνιγκχαμ 13/2
α. Χόγκ Κόγκ 7/2
πρός Ν. Ύόρκη 1/2
πρός Ραβέννα 15/2
πρός Μέγαρα 15/2
πρός Κίνα 7/2
πρός Νοβοροσίσκ 7/2
αργεί Πειραιά
α. Άντεν 3/2
ε. Σύρο 27/12
πρός Τζέντα 13/2
πρός Βρέμη 15/2
α. Άμβέρσα 17/2
αργεί Χαλκίδα
ε. Πειραιά 13/10
στο Μπαντάρ Άμπας
ε. Άμβέρσα 5/2
πρ. «Yuksei Güler»
α. Λεμεσό 14/2
πρός Θεσσαλονίκη 9/2
πρός Σ. Άραβία 27/12
ε. Πόρτογκρου 2/2
πρός Κορέα 12/1
ναυπηγ. Τόκυο
πρός Ν. Όρλεάνη 5/2
ε. Σάντος 11/2
πρ. «Ήτοπορτ»
αργεί Έλευσίνα
ε. Γιοκαίσι 13/2
ναυπηγείται Καβαχίρι
αργεί Πειραιά
ε. Μπωλόντ 5/2
ε. Χιούστον 13/2
ε. Καοσιούγκ 5/2
α. Χιούστον 10/2
πρός Ρότερνταμ 16/2
ε. Γιοκοχάμα 13/2
στο Σάντος 16/2
υπό ναυπήγηση
ε. Άμβέρσα 17/2
πρός Ιαπωνία 13/2
πρός Πόρτ Κέλαγκ 17/2
α. Βανκούβερ 7/2
επιπλήθη διδύμηση

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΠΗ Α	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΕΛΑΜ	72	6666
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΟΛΟΙΑ	75	34409
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281

πρός Σιγκαπούρη 16/2
ε. Σαγκάη 7/2
πρός Άμβέρσα 16/2
α. Χόλχεντ 2/2
μεσογειακές μεταφορές
πρός Καοσιούγκ 9/2
ε. Άμβέρσα 14/2
πρός Ταϊβάν 16/2
ε. Κουσόαν 26/1
αργεί Πειραιά
α. Σιγκαπούρη 16/2
πρός ΗΠΑ 30/1
ναυπηγ. Σασέμπο
α. Πειραιά 1/2
πρός Ιαπωνία 19/12
πρός Μπρισμπαϊν 16/2
ναυπηγ. Σασέμπο
πρός Σάρζα 8/2
ε. Σαγκάη 8/2
δ. Θέρωντς Άιλαντ 22/1
πρός Λόγος 7/1
πρός Μπορντ 5/2
πρός Σουέμα 28/1
δ. Παναμά 6/2
ε. Ν. Όρλεάνη 13/2
πρός ΗΠΑ 22/1
α. Άμβέρσα 31/1
πρός Σίνου Μπαί 30/1
πρός Τσιτακόγκ 30/1
πρός Π. Όρντ 6/2
πρός Άντεν 9/2
ναυπηγ. Τόκυο
πρός Σιρία 31/1
α. Βανκούβερ 15/2
ε. Φουτζέιρα 10/2
πρός Ιταλία 20/5

ΑΡΕΤΗ	73	13631	ε. Άλγκεκίρας 11/2
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	στό Μπαντάρ Άμπας 6/12
ΑΡΗΣ	71	15119	πρός Ροτόκ 6/1
ΑΡΙΑΔΗ	68	45678	δ. Σουέζ 16/1
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Ν. Όρλεάνη 10/2
ΑΡΙΕΣ	60	7839	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822	ἀργεί Πειραιά
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979	ἀργεί Έλευσίνα
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	πρός Άλεξάνδρεια 24/1
ΑΡΙΩΝ	73	13633	ε. Μουτσούρε 13/2
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	πρός Ματαράντι 13/1
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	πρός Λά Γκουέρα 13/2
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	ε. Τσίμα 14/2
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826	α. Άλγκεκίρας 10/2
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	68	16227	πρός Ταρραγκόνα 15/2
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	πρός Βόλο 1/2
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	πρός Τουρκία 10/2
ΑΡΜΕΛΛΑ	75	22575	α. Χιούστον 11/2
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193	ε. Ταϊτακόγκ 15/2
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982	πρός Ταϊβάν 5/2
ΑΡΤΕΜΙΣ			
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259	α. Φός 4/2
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	πρός Μπουσάν 952
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	πρός ΗΠΑ 12/2
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	πρός Νικόσια 10/2
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	πρός Άλεξάνδρεια 3/2
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Αίοι
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	α. Γένοβα 27/1
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	πρός Γουακαγιμά 9/2
ΑΣΛΕΎ	70	13363	πρός Χιούστον 10/2
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065	ε. Ν. Όρλεάνη 13/2
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136	ἐπιπλήθη άλλοδαπούς
ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Ρουέν 12/2
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485	ε. Γιούρπουρι 10/2
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	62	18033	πρός Άμούα Μπαί 7/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582	ε. Τζέντα 2/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399	ε. Άιν Σούκνα 25/2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ	77	37456	πρ. «Santa Silvia»
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056	ε. Φός 6/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΎ	62	4916	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5888	ἀργεί Πειραιά
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601	α. Θεσσαλονίκη 23/2
ΑΤΛΑΣ	77	11804	α. Τζάκσονβιλ 4/3
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172	α. Σάντος 26/2
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633	μετ. «Ρούμπι Στάρ» (ε.)
ΑΤΡΩΤΟΣ	70	9247	στόν Πειραιά 8/1
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301	α. Ρίο Άνιέρο 28/2
ΑΥΛΙΣ	72	16402	α. Άμβέρσα 8/3
ΑΥΛΙΣ	79	10993	ε. Ραβέννα 11/3
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021	ἀργεί Γάνδη
ΑΦΡΟΣ	70	18328	α. Άσντον 28/1
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017	α. Φουτζέιρα 26/9
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406	στήν Καλκούτα 7/1
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076	α. Τσάρλεστον 28/1
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802	α. Λός Πάλμας 22/2
ΒΑΡΗ	82	22474	ε. Τζέντα 28/1
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700	στή Βενετία
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643	ε. Ν. Όρλεάνη 11/3
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000	α. Φιουμτσίνο 6/2
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238	ε. Μουτσούρε 7/3
ΒΕΝΙ II	77	16993	δ. Παναμά 10/2
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580	α. Φώλε 25/2
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178	α. Κόρπους Κρίστι 18/2
ΒΕΡΑ	65	20806	ἀργεί Πειραιά
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527	ε. Ν. Όρλεάνη 5/3
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960	ε. Χέουσα 11/3
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818	ε. Πειραιά 10/3
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΑΛ ΝΤΕ ΖΕΝΙΟ	71	13017	μετ. «Κάρμεν Μάρε» (ε.)
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568	α. Γιοκοχάμα 11/3
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738	ἀργεί Πειραιά
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116	α. Άμστερνταμ 1/3
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602	ἀργεί Πειραιά
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464	ἀργεί Πειραιά
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989	ἀργεί Πειραιά
ΒΥΖΑΝΤΑΊΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434	στό Άμβούργο 14/3
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ἀργεί Στουλίδα
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041	ἀργεί Πειραιά
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269	πρός Κωνσταντίνα 8/3
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236	α. Γάνδη 10/3
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450	α. Χάμπν 4/3
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252	ἐπιπλήθη άλλοδαπούς
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269	διόλωση Σαγκάη
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592	α. Κολόμπο 12/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ἀργεί Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204	ε. Φουτζέιρα 8/11
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116	ε. Όριστόν 6/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	ἀργεί Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162	ἐπισκευές Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685	α. Ντάρμπαν 24/2
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489	α. Μόρεχεντ Σίτυ 10/3
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284	α. Ν. Όρλεάνη 25/2
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783	α. Πόρτ Σαϊδ 12/3
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	στό Σουέζ
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΝΤΟΥΝΕΝΤΙΝ	78	6300	μετ. «Πρόγκρες Άτλάντικ» (ε.)
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275	ε. Ρόττερνταμ 13/3
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274	α. Καράϊ 8/3
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΎ	74	19702	ε. Άμνιγκου 10/3
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290	α. Σιγκαπούρη 1/3
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986	α. Πόρτ ντε Μπούκ 11/3
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998	α. Σουέζ 27/2
ΓΚΑΛΛ	70	15302	α. Ρίο Άνιέρο 26/2
ΓΚΑΛΦΟΥΊΝΤ	83	21200	α. Ν. Όρλεάνη 11/3
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991	α. Λύττελτον 12/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑΊΡ	76	16014	α. Ν. Όρλεάνη 12/3
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ			α. Χιούστον 5/3
ΣΤΡΙΑ	73	16439	

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΟΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΕΊΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΊΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕΊΣ Λ	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΛΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥΊΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	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
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΊΝΤΕΝΤ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΊΜ	72	16398
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΓΝΟΥΣΙΩΤΗΣ	76	18080
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΟΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΤΥ	70	18734
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗΝ	76	12315
ΕΛΛΗΝ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΊΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΙΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16805
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΊΝΤ	85	16805
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478

α. Χιούστον 20/1
α. Βερκαρούζ 8/2
α. Ρόττερνταμ 14/3
α. Ν. Όρλεάνη 6/3
διόλωση Άνδρα
α. Χιούστον 10/2
α. Ρόκυ Πόιντ 10/3
α. Ν. Όρλεάνη 22/2
α. Χιούστον 2/3
ε. Ν. Όρλεάνη 7/3
ἀργεί Πειραιά
δ. Παναμά 11/3
α. Ν. Όρλεάνη 28/1
δ. Παναμά 26/2
α. Χιούστον 21/2
στο Γκράν Καυμάν 3/3
α. Λ. Τσάρλες 25/1
α. Τάμα 11/2
ε. Μπαμνόν 2/3
α. Άμστερνταμ 21/3
στον Πειραιά 21/1
α. Έλσίνκι 11/3
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
ἐπιπλήθη Έλληνες
ε. Φιλαδέλφεια 7/3
στον Πειραιά
ε. Κάντα 9/3
α. Φιλαδέλφεια 7/2
ε. Λός Άντζελες 2/3
ἐπισκευές Σετούμπά 13/3
δ. Παναμά 22/2
δ. Γιβραλτάρ 28/1
δ. Γιβραλτάρ 7/3
α. Βανκούβερ 19/2
ε. Παντζάγκ 16/2
α. Μπάγια Μπάλνκα 25/2
ε. Σητά 8/2
ε. Πειραιά 12/3
ε. Φουτζέιρα 11/3
α. Μπαχραϊν 12/3
α. Ν. Όρλεάνη 7/3
α. Βοστώνη 6/3

δ. Γιβραλτάρ 12/3
α. Σιγκαπούρη 16/11
α. Βανκούβερ 26/2
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρεσίφ 2/1
ε. Πόρτ Κέμπλα 13/3
στό Μπαντάρ Άμπας
δ. Κωνίπολη 19/2
ε. Σούσα 28/2
ε. Ντόρντρεχτ 2/3
μεσογειακές μεταφορές
ε. Χόγκ Κόγκ 11/3
α. Λισαβώνα 19/2
ἐπιπλήθη άλλοδαπούς
μετ. «Ρίβερ Τάουν» (κ.)
α. Φός 26/2
πρ. «Αίγις Μπάλτικ»
ε. Σαλβαντόρ 6/3
α. Βανκούβερ 10/3
α. Αύγουστα 23/2
δ. Παναμά 4/2
α. Τζέμπελ Ντάνα 3/3
μεσογειακές μεταφορές
α. Λάρνακα 3/3
α. Πειραιά 7/3
ε. Σιγκάγκ 22/2
α. Σάν Χουάν 24/2
α. Ροζάριο 30/1*

ἀργεί Βασώρα *
ε. Τζέντα 25/2
μετ. «Όνυξ» (π.)
α. Άμποτ Πόιντ 7/3
α. Τερνέσι 12/2
ε. Μομπάσα 27/2
στη Σιβαβέτσια
α. Άμούντεν 12/3
ἀργεί Πειραιά
ε. Νόρντενχαμ 12/3
στό Μακτίμπο 17/2
ἀργεί Πειραιά
α. Μπρέμερβαρν 4/3
α. Ρινέκα 2/3
α. Μπαμνόν 8/1
μεσογειακές μεταφορές
ε. Καλκούτα 2/3
πρός Πειραιά 12/2
ἐπιπλήθη
παρέμεινε στη δύναμη
στη Πάχη (ἀποθήκη)
στις Μπίτερ Λέικς
α. Σιγκαπούρη 9/3
α. Βομβάη 5/3

α. Γιβραλτάρ 27/2
α. Ίντσον 5/3
α. Μονρόβια 21/52
α. Ν. Όρλεάνη 9/3
α. Γάνδη 7/3
ε. Γάνδη 11/3
α. Νιούκαστλ 23/2
α. Μπράουνσβιλ 25/2
α. Σέρια 22/2
ε. Γένοβα 9/3
πρός Δ. Άφρική 30/12

ΕΛΠΙΔΑ	63	1554	α. Βόλο 11/2
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918	επιωλήθη άλλοδαπούς
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985	μετ. «Εσπρί» (κ.)
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822	ε. Σιγκαπούρη 9/3
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ε. Λορέ 11/2
ΕΛΠΙΣ	82	35561	α. Ίντσον 3/3
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000	α. Σάντος 4/2
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890	ε. Άμβέρσα 8/3
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208	α. Άμβέρσα 11/3
ΕΝΤΕΡΠΡΑΊΖ	85	22208	α. Σιγκαπούρη 11/2
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208	α. Σιγκαπούρη 4/3
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208	α. Λός Άντζελς 21/2
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	δ. Γιβραλτάρ 3/3
ΕΠΟΣ	77	9786	α. Σάν Λορέντζο 16/2
ΕΠΟΣ	78	6053	άρχει Πειραιά
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405	άρχει Πειραιά
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140	στήν Πάχη (άποθήκη)
ΕΡΜΗΣ	72	15951	α. Κρηπίδων 12/3
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508	ε. Άμβέρσα 12/3
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329	α. Πράια Μόλες 2/3
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844	ε. Ντάρμπαν 12/3
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935	α. Π. Νουάρ 20/2
ΕΥΗ Α.	67	14569	μετ. «Ιόνιαν Έμπρες»
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631	α. Τενερίφη 23/2
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148	επιωλήθη Κίνα
ΕΥΘΥΗΣ	73	10006	α. Ρεσίφ 20/2
ΕΥΡΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672	μεσογειακές μεταφορές
ΕΥΡΥΛΟΝ	73	10713	α. Χιούστον 7/3
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222	άρχει Στουλίδας
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242	άρχει Πειραιά
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996	α. Λίρεν 24/2
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342	α. Βαλτιμόρη 9/3
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160	α. Κόρπους Κρίστι 14/2

ZANET.	66	4503	α. Λειζόες 953
ZANNHΣ	81	22857	α. Σιγκαπούρη 8/2
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168	α. Τενερίφη 8/3
ZETTA	71	20516	άρχει Πειραιά
ZHNOBIA	68	15841	α. Γκάλεστον 17/2
ZHNQ	81	23100	δ. Γιβραλτάρ 8/3
ZIM ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856	α. Χόγκ Κόγκ 953
ZIM ΣΥΔΝΕΎ	72	13098	πρ. «Bila vte Μιστρά»
ZIM ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856	α. Χόγκ Κόγκ 7/3
ZINI	76	11348	α. Θεσσαλονίκη 28/1
ZYGOΣ	76	19166	ε. Σαγκάη 22/2
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719	δ. Σουέζ 5/3
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035	α. Μπιλμπάο 9/3
ΗΣΤΓΟΥΊΝΤ	81	16700	θέρση 10.47 B, 71.35 Δ 21/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397	α. Άμβούργο 953
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660	ε. Σ. Άννα Μπαϊ 20/1
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660	ε. Σάντος 11/3
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660	α. Πειραιά 2152
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732	α. Φιλαδέλφεια 6/1
ΘΑΣΟΣ ΑΊΛΑΝΤ	76	9444	α. Σιγκαπούρη 5/1
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986	ε. Πειραιά 9/3
ΘΕΟΣ	78	16685	α. Άμβούργο 17/2
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904	ε. Χάντερστον 12/3
ΘΕΟΔΗΠΤΟΣ	65	41872	άρχει Πειραιά
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863	στόν Πειραιά 12/3
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584	α. Ρόκυ Πόντ 8/3
ΘΕΟΦΑΝΩ ΙΒΑΝΟΥ	82	24000	α. Κόμπε 3/3
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380	δ. Παναμά 27/2
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992	άρχει Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	74	35540	α. Κολούμπια 15/2
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100	α. Σιγκαπούρη 10/3
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546	α. Τενερίφη 10/3
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895	στό Μπιλμπάο 5/3
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739	α. Γιούροπορτ 12/3
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	55	5690	μεσογειακές μεταφορές
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΊΝΤ	83	20960	α. Σιγκαπούρη 7/3
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498	ε. Πειραιά 5/2
ΙΟΣ	85	34400	α. Μπ. Άιρες 6/3
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166	ε. Χιούστον 8/3
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075	ε. Άλεξάνδρεια 16/2
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610	ε. Μπρίντφορντ 13/3
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041	α. Ν. Υόρκη 11/3

K. Z. ΜΙΧΑΛΟΣ	76	16023	α. Τζέντα 9/3
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810	δ. Πόρτ Σαϊδ 10/3
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772	δ. Γιβραλτάρ 12/3
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772	πρός Λατάκια 25/2
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285	άρχει Πειραιά
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938	α. Πειραιά 30/1
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879	α. Κινούρα 3/3
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199	στή Λουάντα
ΚΑΛΥΨΩ (δ.)	68	35450	υπέστειλε κυπριακή
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568	α. Πάτα 9/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	α. Γάνδη 28/2
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	ε. Βανκούβερ 12/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στό Ούμ Κουάορ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819	ε. Λός Άντζελς 6/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	α. Ίμμιγκχαμ 26/2
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600	α. Βανκούβερ 18/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858	στήν Κωνσταντία 7/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185	δ. Γιβραλτάρ 6/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	στό Καμαίσι 13/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372	α. Γκίλνγκ 23/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	πρός Ίταλία 8/10
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.			α. Σιγκαπούρη 21/2
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	άρχει Πειραιά
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	α. Κολούμπια 2/3
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	α. Ντουμπάϊ 953
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900	α. Χάιφα 9/3
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	α. Σιγκαπούρη 6/3
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Λάρνακα 12/3

ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	α. Μοντεβιδέο 11/3
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067	α. Σιγκαπούρη 5/3
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040	α. Σιγκαπούρη 6/3
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318	δ. Σουέζ 11/11
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	59	4632	άρχει Χαλκίδα
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059	άρχει Τζέμπελ Άλι
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061	άρχει Έλευσίνα
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	α. Καέν 26/2
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370	επιωλήθη άλλοδαπούς
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	α. Λονδίνο 10/3
ΚΑΤΙΕ	60	10187	άρχει Γαλαξείδι
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	α. Μπάχιας 7/2

ΚΕΊΤ'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219	άρχει Έλευσίνα
ΚΕΊΤ'Π ΕΒΡΟΣ	72	3166	άρχει Πειραιά
ΚΕΊΤ'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9736	α. Μπουσάν 3/3
ΚΕΊΤ'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460	α. Καλέτα Πατρίλλος 19/2
ΚΕΊΤ'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013	άρχει Πειραιά
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	άρχει Πειραιά
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701	ε. Πειραιά 9/3
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	α. Σιγκαπούρη 6/3
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591	α. Πειραιά 3/1
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300	ε. Ντάρμπαν 26/2
ΚΟΜΕΤ	72	9824	α. Λεμεσός 27/2
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	ε. Άνναπόλη 10/3
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219	α. Γκνάνσκ 26/2
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000	επισκευές Πειραιά 28/2
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025	ε. Τόραντα 13/3
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000	ε. Φουτζέιρα 24/1
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000	δ. Παναμά 20/2
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ	72	39219	α. Ν. Όρλεάνη 6/3
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	ε. Άμστερνταμ 4/3
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000	δ. Π. Σαϊδ 12/3
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	α. Γιούροπορτ 6/2
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΊ'ΟΝΗΡ	68	22836	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΣΕΙΔΩΝ	79	16000	ε. Τζέντα 9/3
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693	άρχει Πειραιά
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	α. Λονδίνο 13/3
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Λονδίνο 10/2
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862	α. Άντοφαγκάστα 27/2
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134	ε. Τσιτάμα 9/2
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826	άρχει Πειραιά
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	δ. Μπανγκόκ 5/3
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	α. Μονρόβια 26/2
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084	δ. Γιβραλτάρ 12/3
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	α. Ρουέν 11/2
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	ε. Πειραιά 24/2
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	α. Παλάου Μπακόμ 2/3
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	α. Γιοκχάμα 2/3
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	13100	μετ. «Άλς Στρένγκ» (ε.)
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	ε. Βισακαπάνάμ 10/3
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 14/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	ε. Άμβούργο 14/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΑΝΤ	86	13100	ε. Άμβούργο 12/3
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	α. Τεργέστη 7/3
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	ε. Τσαμπίνα 15/2
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	α. Σουάνσκ 19/2
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000	ναυπηγ. Σπλίτ
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	α. Κόμπε 22/2
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	δ. Κωνσταντία 11/2
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250	α. Σαλβαντόρ 17/2
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΊ'ΑΜΟΝΤ	77	10832	α. Σιγκαπούρη 28/2
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	ε. Ν. Υόρκη 12/3
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Σαβάννα 24/2
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	α. Κόμπε 26/2
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100	α. Κολούμπια 8/3
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	α. Πειραιά 8/3
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250	α. Ταγκακόνα 6/3
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	α. Ριγέκα 2/3
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	ε. Πειραιά 26/2
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100	α. Φέλιξτοου 13/3
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΎ (δ.)	73	61054	α. Τεργέστη 9/3
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	α. Σάρροχ 5/3
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΊ'ΝΤ	82	11500	στό Άμστερνταμ 16/3
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Σπλίτ 10/3
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	α. Σάν Φραντσκο 12/3
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΊ'Μ (δ.)	86	24900	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΙΟΣ	59	16875	α. Κάρντιφ 13/3
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Τόραντα 24/2
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	α. Ντάντη 11/3
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	ε. Άσντοντ 12/3
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	α. Σιγκαπούρη 10/3
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	άρχει Πειραιά
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784	α. Πειραιά 6/11
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	ε. Τής 14/3
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	α. Ρουέν 26/2
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	α. Λός Άντζελς 9/3
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	α. Χόγκ Κόγκ 6/3
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	στό Μπαντάμ Άμπας 27/2

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΊ'Υ	68	4350	άρχει Πειραιά
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	α. Λός Γκουέτ 9/3
ΛΑΚ Π.	68	9118	ε. Σετούμπάλ 26/2
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	α. Πόρτ Χάρκωρτ 15/1
ΛΑΚΩΝ	69	8825	άρχει Πειραιά
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	α. Σιμόνοσκι 11/3
ΛΑΡΑ Σ.	71	9206	πρός Ίταλία 9/3
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	α. Ίντσον 5/3
ΛΑΡΡΥ Α.	70	16306	άρχει Έλευσίνα
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644	α. Τζουμπάι 9/3
ΛΕΔΕΑ	63	17879	άρχει Γαλαξείδι
ΛΕΜΑΝ	66	2953	άρχει Πειραιά
ΛΕΝΤΑΤΑΝΤΙΚ	70	10618	άρχει Σετούμπάλ
ΛΕΩΝ	72	2311	επιωλήθη άλλοδαπούς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στή Φορταλέζα (άποθήκη)
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	α. Άλγκεκίρας 22/2
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	α. Φός 6/3

ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'ΙΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΕΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΣΑ Τ.	71	2994
ΛΙΦ	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
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΑΥΠΗ	70	9565
ΜΑΡΙΑ Ι. Α.	84	19800
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	16269
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Α.	75	14785
ΜΑΡΚΙΣ	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

ΜΕΙ'Τ'ΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α'Τ'ΛΑΝΤ	79	10991

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι - ΙΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Τ'Υ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598

α. Ναγκόγια 12/3	
α. Σάλλου Βόε 2/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/3	
α. Κόμπι 3/3	
δ. Σουέζ 17/2	
α. Βαρκελώνη 19/2	
διαγράφεται	
αργεί Πειραιά	
αργεί Βασούρα	
α. Τζάνκονβιλ 13/2	
ε. Σιγκαπούρη 8/3	
ε. Ρότερνταμ 3/3	
δ. Παναμά 12/2	
αργεί Χαλκίδα	
πρ. «Μεσοσαρία»	
ε. Πειραιά 5/3	
πρ. «Jarama»	

δ. Κων/πολη 15/2	
ε. Πειραιά 6/2	
α. Παρανάγουα 26/2	
α. Γιούροπουρτ 11/3	
α. Σάντος 9/3	
α. Ραβέννα 3/3	
ε. 'Εϊλάτ 2/3	
αργεί Πειραιά	
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/3	
ε. 'Ιταζάι 27/2	
στό Χάλιφαξ 20/2	
α. Λας Πάλμας 23/2	
ε. Τζέντα 7/3	
ε. Κάγκλιρι 9/3	
α. Σάν Φραντσκο 2/3	
ε. Πειραιά 6/3	
ε. Ρίο 'Ανέιρο 2/3	
α. Βαλτιμόρη 11/3	
α. Σακίντε 7/2	
α. Φιλαδέλφεια 7/3	
α. Ντάρμαν 11/3	
α. Σιγκαπούρη 7/2	
α. Γιοκοχάμα 4/3	
ε. Νιούπορτ 9/3	
α. Σασέμπο 25/2	
ε. Μπωμόν 18/2	
διάλυση Φορμόζα	
ε. Σάντος 7/3	
δ. Π. Σαίδη 4/3	
α. Θέοντα 13/2	
δ. Σουέζ 23/1	
α. Λέ Χόβερ 1/3	
ε. Καζαμπλάνκα 8/3	
δ. Γιβραλτάρ 8/3	
ε. Θεσσαλονίκη 11/2	
α. Λας Πάλμας 18/2	
α. Ρίο 'Ανέιρο 17/2	
στον Πειραιά 13/2	
α. Αύγουστα 21/2	
α. Μομπιλ 8/3	
αργεί Γιβραλτάρ	
α. Νιούκαστλ 19/2	
δ. Π. Σαίδη 10/3	
ε. Σαγκάη 7/3	
α. Μπάγια Μπλάνκα 4/3	
ε. Ρότερνταμ 4/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Τομακομάδι 1/3	
ε. Καζαμπλάνκα 11/3	
διάλυση 'Ινδία	

α. Ν. 'Ορλεάνη 26/2	
α. Μιζουσίμα 27/2	
αργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 10/3	
α. Βαρκελώνη 3/3	
ε. Πειραιά 1/1	
δ. Π. Σαίδη 27/2	
ε. Φιλαδέλφεια 11/3	
α. Σιγκαπούρη 4/3	
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 7/2	
αργεί Πειραιά	

δ. Κων/πολη 6/1	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
ε. Καλδέρρα 16/2	
υπέστειλε παναμαϊκή	
υπέστειλε παναμαϊκή	
αργεί Πειραιά	
υπέστειλε παναμαϊκή	
επιβλήθη άλλοδαπούς	
υπέστειλε παναμαϊκή	
αργεί Πειραιά	
υπέστειλε παναμαϊκή	
υπέστειλε παναμαϊκή	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/2	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
υπέστειλε παναμαϊκή	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
αργεί Πειραιά	
αργεί Ν. 'Ορλεάνη	
υπέστειλε παναμαϊκή	
υπέστειλε παναμαϊκή	
υπέστειλε παναμαϊκή	
δ. Παναμά 3/3	
α. Βαλνένσια 12/2	
ε. Γκιζάν 10/2	
αργεί Πειραιά	
α. Βαρκελώνη 9/3	
υπέστειλε παναμαϊκή	
αργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 22/2	
υπέστειλε παναμαϊκή	

ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	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
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΗΗΜΟΣΥΝΗ	68	36168
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'Τ'Σ (δ.)	61	1389
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68637
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΟΣ	70	8825
ΝΑΕΟΣ Α'Τ'ΛΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577
ΝΑΤΑΣΣΑ	78	9773
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ III.	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΣΤΟΡ ΣΚΑ'Υ	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (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	6163
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΥ	73	14567
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΕΖΙΑ ΚΑΡΤΕΝ	73	14212
ΝΟΡΦ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΦ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΦ 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 ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΙΛΙΝΤΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ.)	76	68567
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600

υπέστειλε παναμαϊκή	
υπέστειλε παναμαϊκή	
α. Γκιζάν 9/3	
α. Μπωμόν 25/2	
υπέστειλε παναμαϊκή	
υπέστειλε παναμαϊκή	
υπέστειλε παναμαϊκή	
α. Δεμεράρα 10/2	
υπέστειλε παναμαϊκή	
δ. Γιβραλτάρ 12/3	
α. Ροζάριο 28/2	
α. Κεμπέκ 953	
δ. Γιβραλτάρ 15/2	
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/2	
ε. Γένοβα 12/3	
αργεί Πειραιά	
α. Κεηπτόουν 153	
ε. Τσίμα 853	
επισκευές Γιοκοχάμα 7/3	
υψώσε κυπριακή	
ε. Πόρτ Στανβάκ 5/3	
ε. Σιμίζου 11/3	
ε. Μπαντάρ Σαχίν Ρεζάι 13/12	
επιβλήθη	
δ. Σουέζ 11/1	
α. Ν. 'Ορλεάνη 8/3	
α. Μπαχραϊν 24/2	
ε. Βαλνένσια 11/3	
α. Χάουντ Πόιντ 853	
α. Κολούμπια 18/2	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 4/2	
μετ. «Τζέτ IV»	
α. 'Αμβούργο 27/2	
α. Μπλιμμάο 6/2	
α. Τζουμπάι 5/3	
α. Ραβέννα 5/3	
α. Πειραιά 29/1	
μετ. «Lago» (μ.)	
αργεί Πειραιά	
μετ. «Cornia» (μ.)	
αργεί 'Ελευσίνα	
δ. Γιβραλτάρ 18/2	
επιβλήθη	
ε. Μαπούτο 12/2	
ε. Ρίο 'Ανέιρο 1/2	
α. Φιλαδέλφεια 3/3	

α. 'Αλγκεκίρας 1/2	
--------------------	--

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ.....	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ.....	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.).....	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.).....	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.).....	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕΪΝΜΠΟΥ (δ).....	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.).....	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡΥ.....	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΟΥ.....	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ.....	72	11946
ΟΜΕΡ.....	58	2556
ΟΝΗΣΙΛΟΣ.....	63	24992
ΟΡΑΪΟΝ.....	65	3034
ΟΡΑΜΑ (δ.).....	73	20768
ΟΡΕΣΤΙΑ.....	72	11946
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ.....	83	20689
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ.....	83	20487
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.).....	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.).....	65	28133
ΟΥΡΑΝΙΑ.....	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ.....	53	2605
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ.....	63	18430
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.).....	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ.....	69	9305
ΠΑΛΟΜΑ.....	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ.....	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ.....	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.....	82	35127
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.).....	74	20784
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.....	82	35127
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ.....	80	30636
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ.....	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ.....	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ.....	77	16380
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.).....	86	17800
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	75	8960
ΠΑΡΗΣ II (δ.).....	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).....	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.).....	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ.....	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.).....	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.).....	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ.....	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ.....	71	8813
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).....	69	3585
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ.....	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.).....	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ.....	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.....	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376
ΠΕΛΙΑΣ.....	67	1183
ΠΕΛΛΑ.....	79	10993
ΠΕΛΛΑ.....	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ.....	69	1476
ΠΕΡΓΑΜΟΣ.....	72	10410
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.....	74	36914
ΠΕΡΙΠΘΟΣ.....	68	44842
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪΥ.....	71	9623
ΠΕΡΣΕΥΣ.....	72	9742
ΠΕΤΡΑ.....	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).....	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).....	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 141.....	44	1593
ΠΕΤΡΟΛΑ 142.....	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143.....	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 144.....	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 145.....	45	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.).....	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	77	15552
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.).....	81	24021
ΠΗΛΕΑΣ.....	69	10016
ΠΙΝΔΑΡΟΣ.....	63	10617
ΠΙΝΔΟΣ.....	81	15825
ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631

ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768
ΠΛΑΝΕΤ.....	78	9864
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ.....	70	17179
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).....	65	31768
ΠΟΛΥΤΩ.....	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ.....	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ.....	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ.....	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ.....	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	74	15976
ΠΟΠΗ.....	67	11002
ΠΟΠΗ Π.....	77	10558
ΠΟΡΟΣ.....	81	13598
ΠΟΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ.....	81	10520
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ.....	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (δ.).....	73	17941
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ.....	68	9650
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.).....	71	60929
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ.....	72	8016
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.).....	74	124724
ΠΥΛΟΣ.....	81	13800
ΠΥΡΡΟΣ.....	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ'Υ (δ.).....	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ'Υ 2 (μ.).....	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΥ'Υ 3 (δ.).....	78	69016

ναυπηγ. Ούλσάν
ε. Πειραιά 1/3
ε. Φιλαδέλφεια 12/3
ΕΤΑ Πάχη 5/11
α. Αμβούργο 21/2
α. Αμβούργο 9/3
στο Μπρεμεργαβεν 9/3
α. Φός 13/3
α. Σιγκαπούρη 10/2
αργεί Πειραιά
αργεί Έλευσίνα
α. Αμβούργο 10/3
μεσογειακές μεταφορές
μεταφορές Νιγηρίας
επωλήθη Δανούς
α. Μάντρε ντέ Ντέους 24/2
ε. Τέμα 9/3
α. Ν. Ύόρκη 5/3
ε. Ν. Όρλεάνη 7/3
α. Φουτζέιρα 9/3
στο Νατάλ (αποθήκη)
επωλήθη διάλυση
στο Λάγος

διάλυση Φορμόζα
α. Λέ Χάβρη 27/2
πρ. «Σίλβερ Μπαϊν»
α. Μπρέι 10/3
α. Ρότερνταμ 12/3
επωλήθη
α. Γαλαξείδι 10/2
δ. Παναμά 11/3
πρ. Ρεσίφ 14/1
αργεί Πειραιά
σημαία Μπαχάμας
ε. Αλεξάνδρεια 19/2
α. Χέι Πόιντ 6/3
ε. Φιλαδέλφεια 7/3
α. Πειραιά 12/3
α. Κολόμπο 12/3
ε. Πειραιά 8/3
α. Σουέζ 16/2
α. Γιάννου 22/2
ε. Καζαμπλάνκα 8/3
α. Πιομπίνο 11/3
ε. Αμβέρσα 12/3
ε. Σάο Σεμπασιτιό 6/1
α. Μομπάσσα 11/2
πρ. «Βυμ Μι»
α. Τζιμπουτί 12/12
α. Φουτζέιρα 18/2
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
ε. Ικόνιο 4/3

αργεί Βενετία
α. Ριγέκα 27/2
δ. Γιβραλτάρ 12/3
ε. Τερνέστη 12/3
μεσογειακές μεταφορές
μετ. «Πάραλος» (κ.)
α. Λός Αντζέλες 18/2
ε. Αμστερνταμ 23/2
αργεί Έλευσίνα
αργεί Ταϊτσούγκ
α. Φουτζέιρα 27/1
α. Τενερίφη 1/3
α. Τζέντα 22/2
α. Πειραιά 10/3
α. Πειραιά 1/3
ε. Πειραιά 8/3
μεταφορές Τζέντας
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
μεταφορές Τζέντα
μεταφορές Τζέντας
ε. Σιγκαπούρη 27/2
επωλήθη άλλοδαπούς
αργεί Ρίβερ Φώλ
ε. Σαλβαντόρ 8/3
α. Ν. Ύόρκη 4/3
διάλυση Κοσσούγκ
αργεί Γαλαξείδι
δ. Σουέζ 10/3
στην Τσίμπα 9/3

αργεί Λομπίτο
ε. Μαντράς 6/3
επωλήθη
α. Τέμα 10/3
δ. Παναμά 5/2
ε. Λισσαβόνα 7/3
αργεί Γαλαξείδι
α. Ν. Όρλεάνη 20/1
α. Κόρπους Κρίστι 27/2
ε. Βανκούβερ 8/3
ε. Δαμίστα 8/3
α. Μπαχραϊν 26/2
α. Μίνα Ραουσούτ 27/2
στο Σάουθεντ Άνκορατζ 16/3
α. Σάν Φραντσίσκο 11/3
αργεί Πειραιά
ε. Ριγέκα 8/3
ε. Μπωμόν 26/1
στο Σουέζ (αποθήκη)
αργεί Πειραιά
α. Ν. Όρλεάνη 23/2
μετ. «Ιλιον» (κ.)
α. Ρουέν 20/2
α. Φουτζέιρα 12/3
ε. Τής 7/3
ε. Λονδίνο 3/3
α. Πειραιά 11/3
ε. Πειραιά 8/3
ε. Πειραιά 6/3
ε. Πειραιά 6/3

ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ..... 77 5802
ΡΕΑ..... 71 9025
ΡΕΑ ΣΑΝ..... 69 1999
ΡΕΑ ΣΗ..... 69 2995
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑΪ..... 70 15769
ΡΙΚΙ (μ.)..... 85 25250
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ..... 73 11160
ΡΟΛΛΟΝ..... 73 38611
ΡΟΖΑΝΑ..... 78 11348
ΡΟΥΛΑ..... 62 811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ..... 74 13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ..... 71 9644
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ..... 75 2144
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)..... 65 2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ..... 72 11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ..... 85 35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ..... 72 11505
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ..... 77 19742
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)..... 77 11264
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ..... 81 35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ..... 79 10800
ΣΑΝ ΤΖΩΝ..... 71 9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ..... 71 9084
ΣΑΝΡΑΪΖ..... 75 1999
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ..... 78 13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III..... 76 16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ..... 72 16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ..... 57 9001
ΣΕΜΙΡΑ..... 65 11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ..... 72 1583
ΣΕΡ ΤΖΩΝ..... 78 10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)..... 76 81438
ΣΕΡΙΦΟΣ..... 67 12228
ΣΕΡΙΦΟΣ..... 72 47869
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ..... 83 21427
ΣΗ ΚΕΗ..... 75 15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ..... 71 9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ..... 70 9793
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ..... 71 13631
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)..... 74 17724
ΣΗΜΠΕΡΝΤ..... 73 36465
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ..... 73 16704
ΣΙΔΩΝ..... 66 2202

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ..... 73 9948
ΣΙΛΒΕΡ ΑΪΜΠΕΞ..... 76 11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ..... 78 11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ..... 84 13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥΪΝΤ..... 77 11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΑ..... 78 11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ..... 75 8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ..... 84 16800
ΣΙΜΟΥΝ..... 71 9093
ΣΙΦΝΟΣ..... 66 10663
ΣΙΦΝΟΣ ΑΪΛΑΝΤ..... 85 10511
ΣΚΑΠΓΟΥΪΝΤ..... 70 9077
ΣΚΑΠΛΕΪΚ..... 53 3899
ΣΚΟΡΠΙΟΣ..... 77 19166
ΣΟΦΙΑ Κ..... 78 15364
ΣΟΦΟΥΛΑ..... 76 3814
ΣΠΑΡΤΟ..... 81 30834
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)..... 85 18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)..... 65 31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ..... 85 16794
ΣΤΑΔΙΟΝ..... 75 18701
ΣΤΑΛΩ 2..... 68 22118
ΣΤΑΜΙΝΑ..... 69 13942
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ..... 67 39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ..... 71 38094
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥΡ(μ.)..... 73 32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ..... 72 31334

ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ..... 72 18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ..... 77 19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ..... 77 19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ..... 73 18892

ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II..... 71 1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)..... 76 163810
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ..... 81 32292

ΣΤΕΝΙΕΣ..... 59 6678
ΣΤΕΦΑΝΟΣ..... 69 11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ..... 60 2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ..... 73 8953
ΣΥΜΜΑΧΙΑ..... 57 2520
ΣΥΝΕΤΟΣ..... 67 72576
ΣΥΡΑ..... 77 16380

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)..... 66 38260
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)..... 74 105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)..... 75 4525
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ..... 58 4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ..... 76 11768
ΤΑΡΕΚ..... 53 4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ..... 82 15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ..... 78 11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ..... 80 15369

α. Ρότερνταμ 13/3
ε. Αλεξάνδρεια 11/2
πρ. «Παύλος ΧΙΙ»
ε. Κωνσπολή 23/2
μετασκευάζεται σε επιβατηγό
α. Τακόμα 17/2
ε. Ακάμα 23/2
α. Χάμπτον 20/2
α. Θεσσαλονίκη 20/2
α. Πειραιά 9/2
πρ. «Ατρείς»

δ. Παναμά 5/3
σημαία Όνδούρας
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
στη Σιγκαπούρη 11/3
αργεί Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 1/3
μετ. «Λητός» (ε.)
α. Βανκούβερ 6/2
στο Μπαντάρ Άμπας 30/1
α. Χιούστον 15/1
δ. Π. Σαϊδ 14/1
στο Σεβενίνγκεν 10/3
α. Σιγκαπούρη 27/2
α. Ντάρμπαν 7/3
α. Μπρεμεργαβεν 12/3
αργεί Λομπίτο
διάλυση Φορμόζα
ε. Μπέλφαστ 9/3
δ. Κωνσπολή 14/2
ε. Πειραιά 4/3
α. Πόρτο Μαντριν 1/2
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Τάραντα 6/3
αργεί Πειραιά
α. Σάντος 7/3
ε. Γδύνια 12/3
α. Πειραιά 3/3
ύψωση κυπριακή
α. Τακόμα 11/3
α. Γκράβεστον 27/1
αργεί Χαλκίδα

ε. Ριγέκα 6/3
ε. Καλαί 6/3
α. Τσαγκουαράμας 9/3
α. Λίβερπουλ 26/2
δ. Σουέζ 11/3
α. Χόγκ Κόγκ 10/3
ε. Κάλουντμποργκ 11/3
δ. Σουέζ 11/2
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
ε. Βαλένσια 11/3
ε. Μπομεναβεντούρα 13/2
αργεί Χαλκίδα
α. Γιοκοχάμα 3/3
α. Δρέπανον 26/1
α. Καρταγένα 9/1
επωλήθη άλλοδαπούς
έπισκευές Σύρο 18/2
α. Αμβέρσα 7/2
α. Λουάβα 6/3
ε. Φρημάντ 10/3
α. Μομπίλ 10/2
πρ. «Γλυφάδα»
ε. Αργεντινή 10/3
μετ. «Sea Commander» (κ.)
α. Τενερίφη 4/3
α. Φός 28/2

δ. Σουέζ 14/3
α. Άναμπαρές 8/3
ε. Μορμουγκό 4/3
α. Π. Σαϊδ 6/3

α. Ντόντρεχεντ 6/3
α. Φουτζέιρα 15/12
πρ. «Ράιντα»

αργεί Πειραιά
μετ. «Dignity» (κ.)
στο Σουέζ
επωλήθη
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρός Τανούρα 2/3
α. Ν. Ύόρκη 2/3

στο Γκουαγιακούιλ
στη Φουτζέιρα 10/2
α. Αμβούργο 12/3
μεσογειακές μεταφορές
μετ. «Πρόδρομος» (κ.)
μεσογειακές μεταφορές
ύψωση κυπριακή
ε. Λός Άντζελες 9/3

ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙ'Υ	72	9081
ΤΖΕ'ΙΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'ΙΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'ΙΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΜΙΑΤΑ	71	16275
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143

ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ	78	15364
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348

ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΓΡΙΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΘΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΘΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'ΙΝΤΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ	77	17323
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ (δ.)	64	1295
ΦΑΝΗ ΑΝΝΑ	76	11049
ΦΑΝΤΑΖΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747

δ. Γιβραλτάρ 4/3	
ε. Σιγκαπούρη 8/3	
α. Λός Αντζελες 22/12	
α. Σιγκαπούρη 7/2	
επωλήθη	
ἀργεί Πειραιά	
στόν Πειραιά 10/1	
α. Λός Πάλας 6/3	
δ. Γιβραλτάρ 2/3	
α. Όριςάνο 20/2	
πρ. «Ναυτίλος»	
ε. Γιβραλτάρ 13/3	
α. Γιβραλτάρ 23/2	

α. Πειραιά 9/3	
ε. Βοστώνη 6/3	
ε. Πειραιά 25/2	
μετ. «Άμειβος» (κ.)	
ἀργεί Έλευσίνα	
ἀργεί Α. Τσάρλες	
α. Πειραιά 6/3	

ἀργεί Πειραιά	
α. Τάραντα 30/1	
ε. Πειραιά 22/2	
στό Γκίζαν (ἀποθήκη)	
ε. Άλγιέρι 13/3	
α. Χιούστον 8/3	
ε. Καζαμπλάνκα 12/3	
δ. Πόρτ Σάϊδ 2/3	
ε. Γιοκαχάμα 7/3	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κολούμπια Ρίβερ 26/2	
α. Σιγκαπούρη 27/2	
ε. Λειζόες 6/3	
α. Πειραιά 26/2	
α. Φιλαδέλφεια 13/3	
ε. Ίντσόν 4/3	
α. Φλάσσινγκ 4/3	
ε. Βαρκελώνη 12/3	
ε. Ντάρμπαν 12/3	
στή Παράναγούα 22/2	

α. Κολόμπο 5/3	
α. Ν. Όρλεάνη 3/3	
α. Κασιούγκ 3/3	
α. Πειραιά 29/1	
παρέμεινε στη δύναμη	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Τσανγκλίν 13/12	
διαγράφεται	
επωλήθη Νορβηγούς	
α. Χιούστον 5/3	
α. Φρήπορτ 23/2	
ε. Πειραιά 20/2	
α. Της 5/3	

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174
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 Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΞ (δ.)	75	76142
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	72	12463
ΦΡΑΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΜΑΡ	70	3974
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΩ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
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

α. Τζουμπάι	
α. Φατέχ Τέρμιναλ 14/2	
υπέστειλε παναμαϊκή	
α. Κολούμπια Ρίβερ 9/2	
α. Ίντσόν 20/2	
δ. Σουέζ 2/3	
α. Μπ. Άϊρες 24/1	
α. Πόρτ Σάϊδ 2/3	
α. Μπανγκόκ 3/3	
α. Μελβούρνη 12/3	
ε. Σιγκαπούρη 5/3	
επωλήθη Έλληνες	
δ. Παναμά 3/3	
ε. Σαλβαντόρ 2/3	
ε. Δρέπανον 26/1	
στη Ν. Υόρκη (ἀποθήκη)	
ε. Πειραιά 8/3	
α. Χιούστον 20/2	
υπέστειλε παναμαϊκή	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Ντόβερ 23/2	
ε. Καρατάι 6/3	
ε. Τέμα 10/3	
επωλήθη	
ε. Πειραιά 13/2	
α. Ρίο Ίανέιρο 3/2	
ε. Σάν Λορέντζο 12/3	
στο Χώρα δλ Ζουμπάιρ	
πρός Τσάρλεστον 19/10	
α. Μίνα αλ Φαχάλ 13/1	
α. Ντάρμπαν 21/2	
ε. Πόρτλαντ 4/3	
α. Ντάρμπαν 3/3	
δ. Σουέζ 7/2	
ε. Πενσκόλα 7/3	
α. Μιζουσίμα 2152	
α. Πειραιά 21/1	
α. Κεηπτάουν 2/3	
α. Λός Πάλας 12/3	
α. Νταμάμ 11/3	
δ. Κων/πολη 14/2	
α. Λός Άντζελες 9/3	
ε. Χόγκ Κόγκ 9/3	
α. Άντοφαγκάστα 1/3	
πρός Τέλα 6/3	
α. Άμβέρσα 1/3	
α. Λός Άντζελες 11/3	
α. Αύγουστα 11/3	
α. Γάνδη 11/3	
πρ. «Αμαλία»	
δ. Π. Σάϊδ 8/3	
α. Χάμπτον 11/3	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Πόιντ Νουφρ 27/2	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Φουτζέιρα 15/5/86	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Πόρτ Καμπέλλο 14/2	
ναυπηγ. Ταμένο	
ἀργεί 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 = Μάλας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδουρας
Φιλ = φιλιππίνων
NZ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχώρησε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132	Λιβανο 10/3	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	α. Βομβή 13/1
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685	α. Σιγκαπούρη 18/3	ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	ε. Τάραντα 9/3
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613	α. Μόντρε ντέ Ντέους 10/3	ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753	ε. Βανκούβερ 18/3
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687	ε. Τραμαντό 13/3	ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732	ε. Γιοκοχάμα 2/3
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349	α. Πειραιά 21/2	ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άργει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110	ε. κοινοχουαγκντάο 25/2	ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	α. Φός 13/3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180	επισκευές Κορώ Μπαίη 26/1	ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690	α. Κολάμπο 18/2
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182	ε. Χιούστον 12/3	ΑΝΘΩΝΙΟΣ ΕΣΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	α. Τζέντα 10/3
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825	ε. Λίβερπουλ 4/3	ΑΝΘΟΥΛΑ Ι. (κ.)	65	1204	ε. Πωλήθη
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910	δ. Παναμά 8/3	ΑΝΙΤΑ Ι (κ.)	76	4617	α. Θέοντα 16/3
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922	α. Πειραιά 2/3	ΑΝΙΤΟ	80	30507	ε. Ν. Όρλεάνη 15/3
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355	α. Παράναγούα 7/3	ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	α. Σιγκαπούρη 1/3
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	δ. Κωνσταντή 20/2
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671	α. Μανίλα 19/2	ΑΝΝΑΜΕΛΛΑ ΤΟΥ (κ.)	76	19451	α. Άλεξάνδρεια 8/3
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573	άργει Ν. Όρλεάνη	ΑΝΤΑΡΚΤΙΚΑ (δ.κ.)	72	120787	α. Φουτζέιρα 2/1
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944	δ. Π. Σαϊό 12/3	ΑΝΤΕΛΑ (δ.κ.)	71	115871	α. Φουτζέιρα 2/1
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300	α. Τής 15/3	ΑΝΤΕΛΑ II (π.)	74	14324	α. Ταγγέρη 6/3
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191	α. Άμβέρσα 18/3	ΑΝΤΕΛΑ Ν. (κ.)	74	15412	α. Πόρτ Άρθουρ 28/2
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940	μετ. «Κάτια» (λ.)	ΑΝΤΕΛΑΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ			
ΑΗΣ ΓΙΟΥΡΓΗΣ (κ.)	69	11621	δ. Κωνσταντή 21/2	Ν. (κ.)	86	22273	δ. Παναμά 5/3
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507	άργει Πειραιά	ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868	α. Χουαλιέν 18/2
ΑΘΕΝΣ ΕΣΠΡΕΣ (κ.)	69	6326	α. Πειραιά 23/1	ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	ε. Πόρτ Μωχ. Μπν. Κασίμ 7/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251	α. Σέλα Χάβεν 18/3	ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	δ. Σουέζ 11/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495	α. Πειραιά 16/3	ΑΨΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	α. Κοπεγχάγη 18/3
ΑΘΗΝΙΑΝ			α. Μπαχράιν 11/3	ΑΨΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	α. Τζέντα 16/3
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500	α. Ρουέζ 16/3	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872	δ. Σουέζ 10/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509	α. Μπαχράιν 17/3	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III	82	24597	ε. Ίτακουί 8/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500	α. Φουτζέιρα 13/3	ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Πόρτ Άρθουρ 9/3
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495	δ. Κωνσταντή 23/2	ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509	α. Παλέρμο 16/3	ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350	α. Δουνκέρκη 16/3				
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485	α. Βηρυτό 9/3				
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716	πρ. «Frotabasil»				
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733	ξένα συμφέροντα				
ΑΪΪΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497	δ. Σουέζ 14/3				
ΑΪΪΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051					
				ΑΡΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	πρ. «Άρκανδρος»
				ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003	α. Μαυρίκιος 9/3
				ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523	α. Μανφρεντόνια 4/3
				ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	δ. Γιβραλτάρ 16/3
				ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
				ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Σιγκαπούρη 17/3
				ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	ε. Ίκόνιο 2/3
				ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	α. Καρθγένια 7/3
				ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	ε. Ρίο Ίανέιρο 12/3
				ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	α. Άνγκρα ντός Ρέις 13/1
				ΑΡΟ (κ.)	68	2571	άργει Πειραιά
				ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574	α. Ντουάλα 7/2
				ΑΡΤΕΜΙΣ Ι (κ.)	72	3908	δ. Μπανσιμπάτελ 12/3
				ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	α. Μίνα Σάκρ 14/3
				ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	α. Κόπερ 14/3
				ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	πρ. Μπαντίρ Άμπας 14/2
				ΑΣΤΕΡΙΣ (Μπχ.)	81	34447	α. Σιγκαπούρη 18/3
				ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Κασσιούγκ 25/2
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	α. Ρεσίφ 5/3
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪΪΑΝΤ (π.)	71	1453	α. Ματάνι 21511
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437	α. Σιγκαπούρη 15/3
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467	πρ. «Ελευθερία Κερνέση»
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636	ε. Κουανάν 3/3
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	α. Λός Άντζελες 12/3
				ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671	μετ. «Irene C.» (κ.)
				ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Χιούστον 12/3
				ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354	α. Σιγκαπούρη 6/3
				ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	ε. Μπνμπερ 5/3
				ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710	ε. Πειραιά 25/2/86
				ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	α. Ν. Ύορκη 13/3
				ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335	ε. Πειραιά 12/12
				ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154	άργει Πειραιά
				ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844	α. Ντουμπάι 953*
				ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623	πρ. Σμύρνη 28/1*
				ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258	α. Κόπερ 14/3
				ΒΑΖΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	πρ. Γκάλεστον 1/2
				ΒΕΛΟΣ Ι. (π.)	75	15981	ε. Σαγκάη 3/2
				ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Ν. Όρλεάνη 1/3
				ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	α. Κάργκ
				ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	α. Σιγκαπούρη 1153
				ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	πρ. «Εύβοια Λάκ»
				ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	δ. Πόρτ Σαϊό 14/3
				ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	δ. Γιβραλτάρ 28/2
				ΒΙΤΑΙ (κ.)	74	15941	α. Ήστ Λόντον 24/2
				ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	πρ. Πόρτ Καμπέλλο 30/1
				ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Λειζόες 10/3
				ΒΟΜΑΡ	71	15759	δ. Κωνσταντή 25/2
				ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	δ. Σουέζ 17/3
				ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Μπουεναβεντούρα 16/2
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.	70	8868	α. Πειραιά
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299	α. Μουμπάσα (άποθήκη)
				ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	ε. Πόρτ Σαϊό 9/2
				ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	ε. βομβή 27/1

ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (Π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (Π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (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'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΛΟΟΥΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Π.)	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΙΟΥ (Π.)	68	9812
ΓΚΟΛΑΝΤ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΑΝ (Π.)	78	20328
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ (Π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (Π.)	79	13005

ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Π.)	77	11733
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (Π.)	81	11503
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (Π.)	68	9067
ΓΟΥ'ΙΝΕΡ (Π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997
ΓΟΥΕΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΕΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΕΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΕΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΕΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΕΡΑΝΤ ΝΕ'ΙΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΕΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΕΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΕΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΕΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΕΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΕΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΕΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΕΤΕΡΠΙΝΤ (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 Π. (κ.)	66	19419
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΡΑ (Ο'δ.)	67	6842
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (Π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (κ.)	70	23597
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (Π.)	67	23552
ΕΛ ΣΟΛ (Ο'δ.)	66	14852
ΕΛΕΝ Γ. (Π.)	71	11069
ΕΛΕΝΑ V (Π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.Π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (Π.)	76	11804
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΙΑΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'ΙΤ (κ.)	72	16207
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (Π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Π.)	75	9064
ΕΜΠΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (Μηχ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (Π.)	74	13687
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (Π.)	86	15952
ΕΡΝΗ (Π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ*	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (Π.)	74	6042
ΕΣΚΟΥΑ'ΙΡ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (Π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ ΙΙ (Π.)	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (Π.)	85	22980

δ. Γιβραλτάρ 9/3	
ε. Σουέζ 16/3	
δ. Σουέζ 11/3	
πρός Σμύρνη 31512	
α. Αυστρινταμ 6/3	
ε. Κωνσταντινούπολη 5/3	
α. Κολόμπο 8/3	
δ. Π. Σαΐδ 18/3	
πρ. «Amal One»	
δ. Π. Σαΐδ 16/3	
α. Μπαμούν 15/3	
α. Ραβέννα 8/3	
α. Λάρνακα 5/3	
α. Ρας Σουκχέιρ 15/3	
α. Πόρτ ντε Μπουκ 16/3	
ε. Μπαχραϊν 15/3	
επισκευές Ντουμπάι 14/2	
μετ. «Πρίβιτ» (κ.)	
α. Πάμουθ 18/2	
α. Αύγουστα 6/3	
α. Ρας Τανούρα 25/2	
ε. Χιούστον 12/3	
πρός Λιβύη 29/1	
α. Γκάλβεστον 26/2	
α. Κακογκάβα 13/3	
ε. Πειραιά 14/3	
α. Ν. Όρλεάν 17/3	
α. Σάφι 23/2	

ε. Ν. Ύορκη 5/3	
ε. Π. Σουάν 16/12	
ε. Ν. Ύορκη 9/3	
α. Λός Άντζελες 15/3	
στο Ντάρμπαϊν 12/3	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
α. Άμπου Ντάμι 16/3	
α. Σιγκαπούρη 16/3	
α. Σάντος 7/3	
α. Ουμ Σαΐδ 8/3	
α. Τζέντα 10/2	
α. Λισαβόνα 27/2	
α. Παρανάγουα 2152	
διάλυση Φορμόζα	
πρός Μανίλα 4/1	
α. Σιγκαπούρη 12/3	
δ. Σουέζ 10/3	
α. Μίνα αλ Φαχάλ 12/2	
α. Σιγκαπούρη 14/2	
στη Σιγκαπούρη 19/3	
ε. Πειραιά 11/2	
α. Ν. Όρλεάν 6/3	
ε. Χιούστον 13/3	
ε. Νάπολη 15/3	
άρχει Χαλκίδα	
α. Βαλτιμόρη 14/3	
α. Ν. Ύορκη 16/3	
επιπλήρη	
ε. Καργουρά 29/1	
α. Σιγκαπούρη 4/3	
ε. Κωνσταντινούπολη 28/2	
άρχει Πειραιά	
ε. Ρίο Τανέιρο 13/3	
διάλυση Ίνδια	
α. Φός 12/3	

στο Ντάρμπαϊν	
δ. Σουέζ 1/3	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ν. Ύορκη 18/3	
άρχει Πειραιά	
α. Εϊλάτ 11/3	
ε. Σιγκαπούρη 13/3	
ε. Τομακομάδι 10/3	
α. Τζέντα 8/3	
α. Μίνα αλ Φαχάλ 6/3	
δ. Σουέζ 17/3	
δ. Βουμβά 7/3	
α. Θέουτα 5/3	
ε. Φιλαδέλφεια 12/3	
α. Φιλαδέλφεια 11/3	
α. Μπούλεν Μπαϊ 30/1	
στο Σαλλόμ Βόε 17/3	
α. Μίλφορντ Χάβεν 15/3	
α. Λας Πάμας 7/3	
α. Δακάρ 13/1	
πρός Καλλάο 16/2	
α. Βανκούβερ 25/1	
στο Κολόμπο 18/2	
στο Χορμούζ	
α. Κολόμπο 14/3	
υπέστειλε ελληνική	
δ. Παναμά 14/3	
πρ. «Wise»	
δ. Παναμά 27/2	
ε. Χοντζίνα 19/2	
α. Φουτζέιρα 11/2	
πρός Κωνσταντινούπολη 27/1	
πρ. «Banko Maru»	
α. Μπαχραϊν 18/3	
ε. Γκάλβεστον 25/2	
πρός Άλεξάνδρεια 10/2	
α. Τζέντα 16/3	
ε. Γκουαγιακουίλ 10/3	
πρός Βεγκάλη 9/1	
α. Σάντος 16/3	
μετ. «Αράμπιαν Σάν» (κ.)	
πρός Άλεξάνδρεια 5/2	

ΕΣΤΙ (Π)	72	10351
ΕΣΤΟΡΙΑ (Π.)	69	9162
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΛΙΜΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (Π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΛΙΚ (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
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397
ΗΣΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	72	6721
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΗ	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
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ο'δ.)	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΑΣΩΝ Σ. (Π.)	71	41961
ΙΛΙΔΑ (δ.κ.)	75	39995
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'ΙΣ (Μαλ)*	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ)*	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	66	18155
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ)*	58	3993
ΙΟΣ (Π.)	70	3971
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278
ΙΣΜΗΝΗ (Π)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524

ΚΑΔΜΟΣ (Αιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (Α.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΟΥ (κ.)	72	17399
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΛΥΨΩ (δ.κ.)	68	35450
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ	77	21667
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (Π.)	70	17116
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 ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΣΤΩΡ (Π.)	73	21754
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΙΑ Κ. (Π.)	57	1324
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9882
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
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (Π.)	66	6995
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40826
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΥ	77	33509
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.Π.)	74	15994
ΚΟΥΚΟΥΚΟ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΙΣΙΑ (Π.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Αιβάν.)	68	15809
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599

α. Σαγκανοσέκι 10/3
υψώσε σημ. Μάλας
πρ. «Μαρία 1»
δ. Παναμά 13/3
α. Γιοκκάμα 5/3
α. Ν. Χάβεν 18/3
α. Ροζάριο 6/3
ε. Ρεσίφ 5/3
πρός Μογκαντίσου 26/2
πρός Γιβραλτάρ 11/2
ε. Χαλδία 17/3
ε. Κοπεγχάγη 16/3
α. Χιούστον 11/3
πρός Περισκό 8/11
ε. Τζέντα 16/2
ε. Φουτζέιρα 11/3
στη Σαφάγκα (άποθήκη)
α. Γιούροπουρ 2/1
ε. Ρουέν 17/3
ε. Πειραιά 5/3
ε. Σιρεμπόν 6/3
ε. Μπρέικ 17/3
δ. Π. Σαΐδ 14/3
πρ. «Nadine»
ε. Μαρίαν ντι Καράρα 10/3
α. Σέτε 11/3
επιπλήρη Έλληνες
ε. Λίβερπουλ 17/3
στη Βασόρα
α. Βανκούβερ 16/3
άρχει Άγ. Δομνίκιο
α. Χιούστον 6/3
δ. Ντόβερ 3/3
α. Ν. Όρλεάν 6/3
α. Κπέμε 5/3
α. Πειραιά 26/2
α. Ν. Όρλεάν 13/3
ε. Κόπερ 15/3
α. Πειραιά 27/2
α. Λας Πάμας 653
α. Δουκέρκη 27/2
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
πρ. «Ροδόνη»
μετ. «Regulus Star»
άρχει Πειραιά
πρ. «Σωτήρης»
άρχει Πειραιά
α. Λας Άντζελες 1/3
α. Λας Πάμας 7/3·

ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Κολόμπο 14/3
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13443	μετ. «Κύπρος Στάρ Ι» (κ.)
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.κ.)	63	25272	μετ. «Nico»
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	στόν Πειραιά 5/2
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.)	73	20328	ε. Κουινχουαγκντό 10/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	πρ. «Σητάις Πασιονήρ»
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	πρ. Πειραιά 2152
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	στό Άμλουτς 18/3
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042	στόν Πειραιά 3/2
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	πρ. «Ελένη II Β.»
ΛΑΙΔΗΛΑΪΚ (π.)	71	13166	πρ. Κίνα 25/2
ΛΑΙΔΗ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	πρ. «Rio Neuguen»
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	πρ. «Rio Calingasta»
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	πρ. «Rio Marapa»
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16650	δ. Π. Σαΐδ 17/3
ΛΑΚΥ ΡΟΥΖ (κ.)	73	8558	πρ. «Rio Aucas»
ΛΑΚΥ ΣΚΟΥΠ (κ.)	73	8558	πρ. «Rio Pilcomayo»
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	πρ. «Rio Los Sauces»
ΛΑΚΥ ΦΟΡΣ (κ.)	71	10409	πρ. «Rio Parana»
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	13161	παρέμεινε στη δύναμη
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	α. Ντάρμπαν 11/3
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	πρ. «Βασίλης Δ.»
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	δ. Σουέζ 6/2
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600	ε. Μπέιρα 21/2
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	ε. Γένοβα 19/3
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966	δ. Σουέζ 4/3
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	α. Σεπετίμα 19/2
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	α. Σιγκαπούρη 2/11
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249	ύψωση σημαία Μπαχάμας
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	ε. Άμβέρσα 16/3
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	πρ. Κονακρύ 27/2
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	πρ. «Λέων»
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.κ.)	74	52830	α. Γένοβα 31/1
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435	ε. Πειραιά 24/8
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	α. Λομέ 15/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717	δ. Σουέζ 5/3
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	ε. Κουινχουαγκντό 19/2
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	α. Ασσάμπ 6/3
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	πρ. Άλεξάνδρεια 7/2
ΛΙΜΠΕΡΕΪΤΟΡ Α. (π.)	68	9079	προσάραξε Σουλίνα 13/3
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931	ε. Σιγκαπούρη 28/2
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	πρ. Λάγος 14/2
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.π.)	61	21894	α. Φουτζέιρα 23/2
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017	ε. Ίμινγκχαμ 15/3
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	69	93547	στό Λαράκ
ΜΑΙΕΡ ΕΡΟΪΚ.	75	34745	α. Πόρτ Άντζελες 10/2
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Χιούστον 3/3
ΜΑΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	πρ. Λίβυη 14/2
ΜΑΝΙΕ II (κ.)	68	25120	αργεί Ρίβερ Φώλ
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498	επωλήθη άλλοδαπούς
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198	πρ. «Herend»
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Ν. Όρλεάν 15/3
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	ε. Ρίο Ίανέιρο 8/3
ΜΑΡΘΑ (Όνδ.)	64	1096	ε. Πειραιά 3/1
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	α. Άμβέρσα 13/2
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614	α. Τζέντα 23/2
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	α. Βενετία 18/3
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	α. Σαλβαδόρ 12/2
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	δ. Σουέζ 23/2
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Άβονμαουθ 12/3
ΜΑΡΙΚΑ (Όνδ.)	65	1224	α. Λεμεσό 6/3
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	α. Χιούστον 17/3
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Σάν Λορέντζο 28/2
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628	α. Μπιτζέρι 10/3
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236	ε. Σουέζ 8/3
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	ε. Φουτζέιρα 26/11
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	α. Ν. Ύδρη 14/3
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	α. Λέγκχορν 18/2
ΜΑΡΚ Α΄ΙΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	πρ. «Iraloss»
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	α. Παρανάγουα 5/3
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	α. Πειραιά 13/3
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	α. Ν. Όρλεάν 3/3
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491	διόλωση Φορμόζα
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	ε. Πόρτ Κουετζάλ 28/2
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	πρ. «Rikke Isa»
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412	δ. Παναμά 27/2
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	α. Φόξ 11/2
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	ε. Σάντος 10/2
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	α. Ν. Όρλεάν 3/3
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638	α. Ντάρμπαν 18/3
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10496	α. Σιγκαπούρη 13/3
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ	70	15216	α. Ρεσίφ 28/2
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337	στό Μπόν (αποθήκη)
ΜΕΣΙΣ	69	9650	αργεί Πειραιά
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	αργεί Πειραιά
ΜΙΓΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	ε. Ρουέν 17/3
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	επωλήθη
ΜΙΜΗ Κ. (κ.)	70	3201	ε. Τζέντα 15/3
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781	α. Ν. Όρλεάν 25/10
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Κάρτσι 4/3
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	ε. Μομπίλ 12/3
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050	πρ. Μπαγκντό 2351
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	ε. Πειραιά 5/3
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	πρ. Σιγκαπούρη 952
ΜΟΥΤΣΙΝΑ	77	5509	α. Χιούστον 17/3
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑΪ (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.)	69	9038	ε. Γιβραλτάρ 18/3
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	ε. Ίνσουϊτ 14/3
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	α. Ν. Όρλεάν 7/3
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	ε. Γάνδη 1253
ΜΠΑΪΨΟΝ (π.)	61	1460	αργεί Πειραιά

ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397	ε. Πρίνς Ρούπερτ 15/3
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	πρ. Τούρμπο 23/1
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	αργεί Άοτακό
ΜΠΕΛΣΤΑΡ (δ.π.)	65	31292	ε. Φουτζέιρα 12/3
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361	διόλωση Ίνδια
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	ε. Παρανάγουα 8/3
ΜΠΛΟΥΓΟΥΩΤΕΡ (δ.π.)	67	53226	ε. Νέτλεϊ 28/2
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	ε. Μπαρέιτα 9/2
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	ε. Ν. Όρλεάν 16/3
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (Λιβ.)	73	31861	α. Μπαρμπάδος 6/3
ΜΠΡΕΪΒ ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036	α. Σιγκαπούρη 18/1
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Πειραιά 14/3
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ ΣΚΑΪ (π.)	68	19126	πρ. «Brilliant Star»
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στό Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	α. Σαβόνα 12/1
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225	ε. Τσιτακόγκ 16/1
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	δ. Κων/πολη 28/2
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	α. Λισαβόνα 11/3
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Άμβούργο 4/3
Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	ε. Κήλαγκ 1253
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (π.)	74	10250	πρ. Σιγκαπούρη 20/1
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	78	13889	α. Σαίντ Τζόν 9/3
ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9069	α. Ντάρμπαν 3/3
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	ε. Ούμ. Σαΐδ 14/3
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477	μεσογειακές μεταφορές
ΝΑΞΟΣ (δ.κ.)	69	1971	α. Λισαβόνα 18/3
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324	μεταφορές Έρυθράς
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	35718	πρ. Άλεξάνδρεια 4/2
ΝΕΡΑΤΙ ΔΑ (δ.κ.)	72	50897	α. Κάρτσι 11/3
ΝΕΡΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	πρ. Τρίπολη 22/2
ΝΗΡΕΥΣ (Α.β.)	66	15625	πρ. Νταλιάν 21512
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207	α. Ρόττερνταμ 6/3
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231	α. Λάξ Πάλας 15/3
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827	α. Τάμα 11/2
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	α. Λομέ 10/3
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842	δ. Π. Σαΐδ 17/3
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567	α. Χιούστον 27/2
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982	α. Άμβούργο 1153
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473	ε. Λά Σπέζια 17/3
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213	α. Λεμεσό 12/3
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843	ε. Μπάγια Μπλάνκα 16/3
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	ε. Όχος Ρίος Μπαϊν 15/3
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998	αργεί Άμβούργο
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	α. Ν. Ύδρη 4/3
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	αργεί Χαλκίδα
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	α. Φουτζέιρα 6/10
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	ε. Λονδίνο 17/3
ΝΟΜΠΛ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138	δ. Γιβραλτάρ 11/3
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	α. Όμοδάγ 27/2
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844	πρ. Σιγκαπούρη 20/6
ΝΟΡΒΟΥΪΝΤ	70	12063	αργεί Πειραιά
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	α. Παλάου Μπακόμ 13/3
ΝΤΑΪΜΟΝΤ (δ.κ.)	67	40675	ε. Κεϋχάν 9/3
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953	ε. Τζέντα 22/2
ΝΤΑΪΨΑΜΙΚ (π.)	79	16432	δ. Γιβραλτάρ 17/3
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	α. Πειραιά 15/3
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 18/2
ΝΤΙΝΟΣ (κ.)	67	11056	ε. Κάρτσι 18/2
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	11378	στό Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	α. Ρίο Ίανέιρο 9/3
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	α. Σάντος 16/3
ΞΙΦΙΑΣ I. (κ.)	74	5932	δ. Παναμά 26/2
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	δ. Σουέζ 10/3
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	α. Γένοβα 14/3
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140	δ. Σουέζ 16/3
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	πρ. Καλαμάτα 6/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	ε. Πειραιά 4/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Κολούμπια Ρίβερ 6/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879	α. Ν. Όρλεάν 11/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Μπόνου 5/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	ε. Πειραιά 13/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	α. Μίνα δλ Φαχάλ 13/3
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879	α. Ν. Όρλεάν 5/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Κόρπους Κρίσι 6/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Σάλλομ Βόε 10/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498	επωλήθη Έλληνες
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.)	67	1395	α. Μανφρεντόνια 18/2
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	α. Φόξ 12/3
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	α. Ρόττερνταμ 10/3
ΟΡΑΪΟΝ	73	18958	ε. Μπαβγκάρ 18/2
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	στό Τζουμπούτ 25/2
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Κάρτσας 1/3
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	ε. Ρεσίφ 2/3
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	πρ. Τουμπάρδο 16/1
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (κ.)	60	11434	α. Βίγκο 11/3
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΕΡ (κ.)	75	59639	επωλήθη άλλοδαπούς
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	84	20494	α. Λ. Τσάρλς 21/2
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443	ε. Ίτακούϊ 2152
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	71	13208	ε. Τσιτακόγκ 18/3
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	α. Γάνδη 4/3
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στό Χορμούζ (αποθήκη)
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852	α. Γουακαϊνιά 6/3
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689	ε. Τζέντα 1352
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259	α. Τζουμπούτ 3/3
ΟΧΑΪΟ (δ.π.)	72	55878	α. Μπαχραϊν 12/3
ΟΧΑΪΟΝΗΡ (π.)	74	9712	πρ. Μπαρέιτα 16/12
ΠΑΛΜ ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ (βρ.)	67	19541	πρ. Ναντόγκ 8/2
ΠΑΛΜ ΠΡΑΪΝΤ (βρ.)	66	22617	α. Σπλίτ 28/2
ΠΑΛΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (βρ.)	69	9182	πρ. Βιεντόμ 8/2
ΠΑΝΑΓΙΑ (Όνδ.)	68	8718	διόλωση Ίνδια
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Κόμπε 11/3

ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)	70	11489
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ 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
ΠΕΛΩ	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λιβ.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΛΙΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΛΟΥΣ (κ.)	75	16247
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤΙ (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ (μ.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701
ΠΡΟΦΕΣΥ (δ.κ.)	59	12222
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181
ΠΥΛΟΣ (π.)	68	10244
ΡΕ'Ι'ΣΟΜΠΙΛ (κ.)	67	11407
ΡΕ'Ι'ΝΦΟΡΣΤ (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
ΡΟΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑ'Ι'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	65	18375
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
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758

α. Βενετία 12/3	
δ. Π. Σαΐδ 8/3	
α. Σιγκαπούρη 11/3	
α. Ίντσον 9/3	
δ. Π. Σαΐδ 15/3	
δ. Παναμά 13/3	
α. Φουτζέιρα 15/3	
α. Μπάχα Μπλάνκα 26/2	
α. Βοστώνη 1/3	
α. Λας Πάμας 3/3	
α. Βανκούβερ 24/2	
ε. Ν. Όρλεάνη 11/3	
ύψωση ελληνική	
προς Άλεξάνδρεια 24/2	
μεταφορές Αιγύπτου	
ε. Σιγκαπούρη 18/3	
προς Λιβύη 18/2	
δ. Π. Σαΐδ 8/3	
α. Πειραιά 15/3	

α. Βρέμη 19/3	
α. Κόπερ 25/2	
προς Σιγκαπούρη	
δ. Π. Σαΐδ 75/3	
ε. Λάρνακα 17/3	
προς Καράτσι 12/1	
δ. Μπρανσμπούτελ 953	
δ. Σουέζ 12/3	
μετ. «Adele R» (κ.)	
υπόστειλε ελληνική	
α. Ν. Ύορκη 26/2	
ε. Πράβιντενς 18/2	
α. Γκντάνσκ 7/3	
προς Κερμέκ 25/2	
ε. Καλκούτα 13/3	
α. Μομπίλ 12/3	
ξένα συμφέροντα	
α. Ν. Όρλεάνη 17/3	
άρχει Κίμωλο	
στό Μπαχραϊν	
α. Παοίρ Γκουτάνγκ 20/2	
α. Φουτζέιρα 14/2	
δ. Π. Σαΐδ 20/2	
α. Σάλλου Βόε 17/3	
δ. Ντόβερ 10/3	
πρ. «Frotacana»	
προς Χιούστον 19/3	
άρχει Σιλιόδα	
ε. Σ. Νικόλας 11/3	
μετ. «Γιούνιτυ 1» (π.)	
άρχει Πειραιά	
προς Ίντσον 18/2	
α. Κεηττάουν 12/2	
α. Σαβόνα 2/2	
προς Δακάρ 9/2	
ε. Πενάγκ 24/2	
α. Τερνεουζέν 11/3	
α. Χαΐφα 5/3	
α. Ντάρμπαρν 3/3	
ε. Άλγέρι 27/2	
α. Χιούστον 14/3	
ε. Πειραιά 8/1	
ε. Μαγιονάλ 253	
πρ. «World Palm»	
ε. Ν. Ύορκη 19/1	
α. Πόρτ ντε Μπουκ 18/3	
άρχει Άστακό	
α. Λας Πάμας 12/3	
α. Σάρροχ 11/3	
δ. Σουέζ 7/3	
επισκευές Γένοβα	
α. Λας Πάμας 7/3	
ε. Ίταλ 6/3	
ε. Ρό' Ιανέρι 12/3	
ε. Νάντη 6/3	
α. Λε Χάβρη 6/3	
α. Αιγούστα 20/2	
ε. Σάουθεντ Άνκορατζ 11/3	
ε. Λάρνακα 24/1	
ε. Λισαβόνα 18/3	
ε. Άμβέρσα 4/3	

στη Τζέντα (άποθήκη)	
στό Χορμούζ	
επισκευές Φλάσιγκ 13/3	
α. Ραβέννα 17/3	
ε. Γιούροπουρτ 18/3	
δ. Σουέζ 9/3	
α. Γουίλελμοχάβεν 21/2	
ε. Βοστώνη 16/3	
ε. Μανφρεντινία 6/3	
α. Μανφρεντινία 24/2	
στον Πειραιά 1153	
α. Κεηττάουν 5/3	
δ. Ντόβερ 22/2	
διάλυση Κίνα	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ταϊτάκα 18/3	
στό Ρίο Χάινα	
α. Παοίρ Γκουτάνγκ 1/1	
α. Λά Γκουλέι 14/3	
ξένα συμφέροντα	
ε. Πειραιά 22/2	
δ. Π. Σαΐδ 6/3	
α. Πειραιά 16/3	
α. Πειραιά 7/3	
α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 12/3	
α. Γιβραλτάρ 17/3	
α. Χάμπτον 10/3	
α. Τσάινα 8/2	
α. Λούπη Τέρμιναλ 5/2	

ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)	78	10077
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	74	17724
ΣΗ ΚΟΥΝΗ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	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 ΡΟΟΥΣ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025
ΣΗΚΑΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861
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
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.κ.)	74	18631
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (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
ΣΗΦΑΛΑΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (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 (λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (λιβ.)	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' ΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ N. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΦΙΑ N. (π.)	72	4827
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (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
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ (Όνδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	11171
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΙΛΣΜΑΝ	72	13631
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΕΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΕΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	78	16329
ΤΕΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	22294
ΤΕΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	66	18781
ΤΕΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	75	3531
ΤΕΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	83	35762
ΤΕΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	81	3375
ΤΕΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	70	9954
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	83	21000
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	58	6492
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	72	8987
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	8848
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	71	20670
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	70	5538
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	71	4881
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	6172
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	76	18953
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	74	8915
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	76	30746
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	76	18953
ΤΕΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	56	3901

ε. Ν. Όρλεάνη 12/3
 α. Λας Πάμας 11/3
 α. Ραβέννα 13/3
 στη Πούτνα Καρντίν 19/3
 α. Ραβέννα 13/3
 ε. Χουάγκον 25/2
 πρ. «Σερβίνα»
 α. Αιγούστα 5/3
 πρ. «Procrest»
 α. Ν. Όρλεάνη 18/2
 μεσογειακές μεταφορές
 ε. Πειραιά 25/2
 α. Άμβέρσα 6/3
 α. Τής 5/3
 ε. Τενερίφη 16/3
 α. Βοστώνη 26/2
 δ. Ντόβερ 22/2
 στο Λάγος 951
 ε. Ραβέννα 15/3
 α. Πόρτ Κέλαγκ 14/3
 α. Τενερίφη 2/3
 α. Φιλαδέλφεια 853
 ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 10/2
 δ. Κων/πολη 31/1
 πρ. «Global Challenge»
 ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 10/2
 α. Ίκονιο 16/2
 ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 5/3
 στο Άσσάμ 14/3
 α. Φός 11/3
 ε. Σάντος 75 =
 δ. Παναμά 953
 ε. Γιοκχάμα 15/3
 ε. Λιασοβόνα 7/3
 ε. Γέλα 9/3
 πρ. «Σηηράιντ»
 α. Γκντάνσκ 953
 ε. Τζέντα 15/3
 α. Σάροχ 16/3
 α. Πειραιά 10/3
 ε. Νικόσια 14/3
 ε. Κων/πολη 27/2
 α. Ήσι Λόντον 12/3
 ε. Βορβάη 14/4/86
 α. Λέγκχορν 17/3
 άργει Πειραιά
 α. Φουτζέρα 25/2
 α. Αιγούστα 9/3

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΎΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415
ΥΠΑΓΓΑΝΤΗ (π.)	72	15948
ΦΑΙΡΓΟΥΪΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202
ΦΕΪΘ	70	15216
ΦΕΛΙΣΤΥ (δ.κ.)	68	53226
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΞ (κ.)	72	16441

α. Ίπσουιτς 13/3
α. Λάς Πάλλμας 7/3
α. Ήοι Λόντον 6/3
ε. Τζέντα 10/3
α. Τζέντα 4/3
α. Χιούστον 11/3
α. Σουέμα 15/3
δ. Γιβραλτάρ 28/2
αργεί Πειραιά
πρός Δ. Αφρική /2
α. Ρουέν 17/3
πρός Περισκό
ε. Ίμμιγκχαμ 12/3
στό Μπαντάρ Άμπας 4/2
πρ. «Sagr Jubail»
α. Χάμπτον 6/3
πρός Γκάλατζ 22/2
δ. Σουέζ 7/2
ε. Μπείρα 18/2
πρός Τσάρβισκοα 1353
στην Αλεξάνδρεια (αποθήκη)
α. Φος 17/3
ύψωσε ελληνική
πρός Μπιτζάνια 9/12
δ. Γιβραλτάρ 4/3
στη Μπετζάνια (αποθήκη)
ε. Αλεξάνδρεια 18/2
α. Άμβέρσα 6/3
α. Παλέρμο 12/3
πρός Ίνσοίμα 8/2
στό Μπαχράιν 11/3
ε. Ρότερνταμ 16/3
α. Ντάρμπαν 15/3

ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪ'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΙΟ ΜΕΞΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪ'Σ (π.)	79	12598
ΨΑΘΙ (κ)	54	1596
ΩΓΚΟΥΣΤ ΣΤΑΡ	72	14334
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674

ε. Πειραιά 24/1
ε. Μπαγκόκ 4/3
α. Γιβραλτάρ 10/3
α. Μομπάσα 11/3
αργεί Άμβούργο
στη Χονολουλού 28/2
ε. Σ. Άντόνιο Έστε 23/2
α. Λάς Πάλλμας 10/3
α. Ρίο Ίανέιρο 2/3
πρ. «Cold Comfort»
ε. Μαρ ντελ Πλάτα 12/3
α. Παράναγουα 11/3
ε. Ρότερνταμ 29/1
πρός Γάνδη 13/34
α. Λάς Πάλλμας 17/3
ε. Σιγκαπούρη 17/3
ε. Μπάρμπερς Πόιντ 18/2
α. Τζουέμα 25/2
α. Ντουάλα 10/2
α. Σιγκαπούρη 6/2
ε. Πειραιά 4/3/86
στον Πειραιά
δ. Κων/πολη 18/2
πρός Σάμπα 22/2
πρός Βανκούβερ 2252
πρός Ίταλια 25/2
ε. Άσντον 12/3
πρός Λιβύη 25/2
α. Μπωμόντ 5/3
πρ. «Κασκίτος»
στό Ντουμπάι
πρ. «Κάστλ»

Προσφορά τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρός τούς Ναυτικούς μας

Τά «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τών συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τών ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τά θέματα πού τούς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τά γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιά νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει γιά τό 1987, περιλαμβάνει:

— Γιά 24 τεύχη παραδοτέα στά Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τών Ἑταιριῶν στά πλοῖα τών ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 3.500.

— Γιά 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ναυτικούς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδας δραχμές 4.000.

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτούς τούς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρά 77, 185 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Όνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:

Ὑπογραφή:

CHANDRIS

Cruising all year round

Mediterranean and Caribbean Programmes



CHANDRIS



7.099

ΣΗΜΕΙΑ ΥΠΕΡΟΧΗΣ

204 Καταστήματα

64 Θυρίδες

29 Αυτοκινητοτράπεζες

13 Ανταλλακτήρια συναλλάγματος

9 Περιφερειακές Διευθύνσεις

6.780 Υπάλληλοι

Να γιατί η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ μπορεί και λέει "Ναι..."

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ έχει τη σιγουριά της Γνώσης από το χθες, και της ανοιχτής προοπτικής του Αύριο.

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ είναι η φιλική, η μοντέρνα τράπεζα που ξέρει να ικανοποιεί τις ανάγκες των πελατών της με ευελιξία, δυναμισμό και ταχύτητα, είτε πρόκειται για επαγγελματίες είτε πρόκειται για ιδιώτες.

Με νέα τεχνολογία, ειδικό προσωπικό, νέα εξειδικευμένα τμήματα και με καινούργια φιλοσοφία πάνω στις τραπεζικές λειτουργίες.

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ παίζει τον πρωταγωνιστικό ρόλο στην ευρύτερη κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη του τόπου μας.

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

ΛΕΕΙ:

Ναι