

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Μαΐου 1987

Αρ. Φύλλου 1246/1005

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIO. 1246/1005
1 MA'I'OY 1987
ΔPX. 180

CHANDRIS

Cruising all year round

Mediterranean and Caribbean Programmes



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

η διεθνής ελληνική τράπεζα

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος είναι η διεθνής ελληνική τράπεζα.

Με 550 καταστήματα στην Ελλάδα και στις μεγαλύτερες πόλεις του κόσμου, είναι ένα από τα ισχυρότερα πιστωτικά ιδρύματα σε παγκόσμια κλίμακα, που δικαιώνει το ελληνικό όνομα και στις 5 ηπείρους.

Η Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος, με την πείρα των 145 χρόνων της και τον σύγχρονο εξοπλισμό της, επισφραγίζει κάθε της ενέργεια και πρωτοβουλία με βαθύ αίσθημα ευθύνης, που οδηγεί σε λύσεις αποτελεσματικές για κάθε χρηματοοικονομικό πρόβλημα, σε όποιο σημείο της γης και αν βρίσκεστε.

Εμπιστευθείτε το πρόβλημά σας ή την επιχειρηματική σας έμπνευση στην

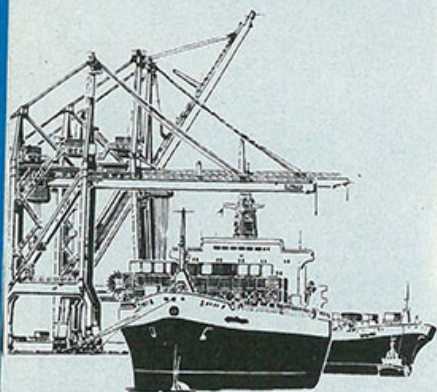
Εθνική των 5 ηπείρων!



**ΕΘΝΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

από το 1841 μέχρι το μέλλον

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

1 ΜΑΪΟΥ 1987

ΝΣΤ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1246/1005

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξέν. Α. Άντωνιάδης
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)
Έσωτερικού..... Δρχ. 6.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ..... 100,00
Κεντρική και Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 4.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς... Δρχ. 3.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue No. 1246/1005 - May 1st, 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

15 Οί Απεργιακές κινητοποιήσεις και οι επιπτώσεις τους στην ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων.

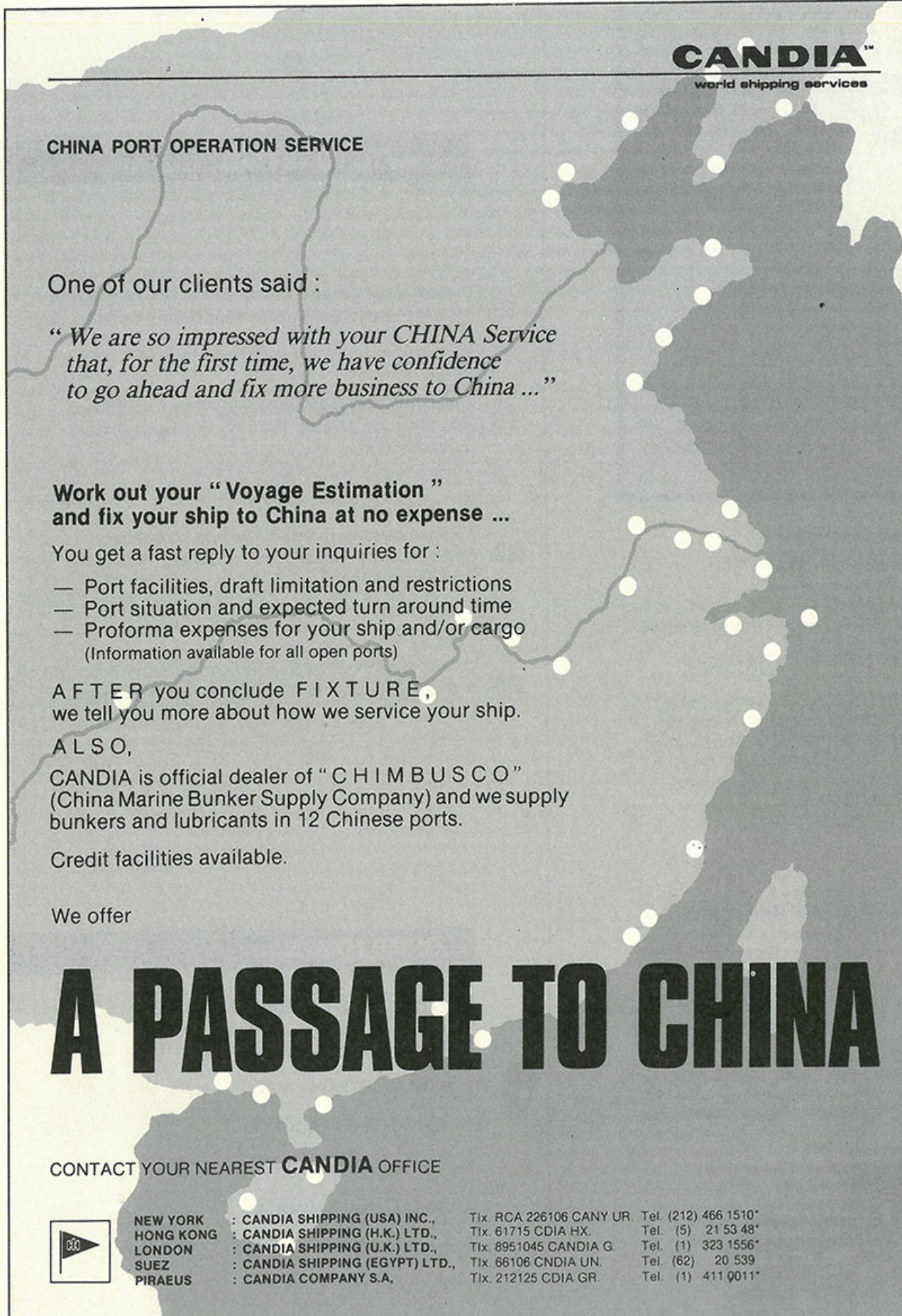
19 Σύγχρονες τάσεις ρυθμίσεως θεμάτων Ναυτικής Έργασίας στα πλαίσια της Διεθνούς Όργανωσης Έργασίας (ILO).

23 Διευκρινίσεις για τη νέα διαδικασία χορηγήσεως εκπτώσεων από τη Διώρυγα του Σουέζ στα μεγάλου μεγέθους πλοία.

25 Τό πρώτο μέρος της ενδιαφέρουσας μελέτης του κ. Νίκου Σ. Βλασσόπουλου για τα πρώτα Ίονικά Ατμόπλοια.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 30 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 33 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 38 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 43 ENGLISH SUPPLEMENT
- 46 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

**CANDIA**SM

world shipping services

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. 66108 CDIA UN.	Tel. (62) 20 539
Tlx. 212125 CDIA GR.	Tel. (1) 411 0011*

Νά αποφευχθεί νέα αναστάτωση

«Όλοι — τόσο στην Ακτή Μιαούλη όσο και στο Λονδίνο — εκτιμούν ότι τώρα που ξεπεράσθηκαν τα προβλήματα και η αναστάτωση που είχε προκαλέσει η απεργία στην Ακτοπλοία πρέπει να συνεχισθεί η προσπάθεια του Υπουργείου υπέρ της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της αλλά και για τη διατήρηση του θετικού κλίματος που έχει δημιουργηθεί με τα συγκεκριμένα μέτρα τα οποία έχουν ληφθεί και τις συγκεκριμένες ενέργειες που έγιναν και εξακολουθούν να γίνονται από το ΥΕΝ για την αντιμετώπιση και την επίλυση όλων των προβλημάτων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και του υπό Ελληνική σημαία πλοίου.

Από την πλευρά τους τα «Ναυτικά Χρονικά» εκτιμούν ότι για να είναι αποδοτική η προσπάθεια αυτή το Υπουργείο πρέπει να είναι απερίσπαστο. Και για να είναι απερίσπαστο πρέπει να μην γίνονται παρεμβάσεις στο έργο του, ούτε να λαμβάνονται αποφάσεις (άκομη επαναλαμβανόμενες και από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό) για θέματα που σχετίζονται με όποιονδήποτε τρόπο με τη Ναυτιλία και τους ναυτικούς χώρους να υπάρχει η σύμφωνη γνώμη του ΥΕΝ. Για να αποφευχθεί μία νέα αναστάτωση μεγαλύτερη και με δυσμενέστερες ίσως επιπτώσεις από αυτήν που προκάλεσε

η γνωστή τροπολογία, για το συνταξιοδοτικό, τα «Ναυτικά Χρονικά» προειδοποιούν ότι δεν πρέπει σε καμιά περίπτωση να υπάρξει ρύθμιση αναφορικά με το ζήτημα του ΦΠΑ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που υπάγονται στους αναπτυξιακούς νόμους ή οποία θα έρχεται σε αντίθεση με τις προτάσεις του Υπουργείου Ναυτιλίας. Γιατί είναι βέβαιο ότι οποιαδήποτε ρύθμιση του θέματος αυτού που θα είναι αντίθετη με τις υποδείξεις του ΥΕΝ θα ανακληθεί — όπως έγινε με την τροπολογία για το συνταξιοδοτικό — αφού όμως θα έχει προκαλέσει ζημιές που θα χρειασθούν πολύ χρόνο και πολλές προσπάθειες για να αποκατασταθούν, αν αποκατασταθούν ποτέ. Και την ναυτιλιακή δραστηριότητα των Ελλήνων στο μεταξύ θα την τρυγούν άλλοι, οι οποίοι κάνουν, τι μπορούν και τι είναι δυνατόν για να κερδίζουν από τους Έλληνες εκείνα που δεν στάθηκε ικανή να κερδίζει η πατρίδα τους.

Αυτή τη φορά θέλουμε να ελπίζουμε ότι κάποιος θα μάς ακούσουν. Για να αποφύγουμε μία νέα αναστάτωση, για να αποφύγουμε το νέο ισχυρό πλήγμα που προσπαθούμε να καταφέρουμε στον εαυτό μας, στον ίδιο μας τον τόπο.

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΕΚΒΙΑΣΤΩΝ

Στή σελίδα της αλληλογραφίας δημοσιεύεται επιστολή ελληνικής ναυτιλιακής εταιρείας με την οποία γνωστοποιείται η καταγγελία ενός άσυνεπδου οίκου στην BIMCO ώστε οι πάντες να αποφεύγουν τις συναλλαγές μαζί του — είναι σε τελευταία ανάλυση η μόνη ουσιαστική άμυνα έναντι των άσυνεπδων αλλά και ο μοναδικός τρόπος για την καταπολέμηση των νέων «ήθων» που έχουν εισβάλει στο χώρο της Ναυτιλίας στον οποίο μέχρι και πολύ πρόσφατα ο προσωπικός λόγος είχε την ίδια αξία με την συμβολαιογραφική πράξη.

Αλλά η άσυνεπεια δεν είναι η μόνη πληγή που αντιμετωπίζουν τα πλοία και οι διαχειρίστριες εταιρείες. Πρόσφατα έχει επισημανθεί και μία τάση έμμεσου εκβιασμού, η οποία εκδηλώνεται στη θαλάσσια περιοχή ευρωπαϊκής χώρας και έχει σαν στόχο φορτία που μεταφέρονται σε πλοία.

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, η κομπίνα αυτή τίθεται σε εφαρμογή όταν λόγω συμφορήσεως ορισμένων λιμανιών τα πλοία που καταπλέουν για εκφόρτωση αναγκάζονται να παραμένουν επ' αγκύρα σε θαλάσσια περιοχή όπου και η προσέγγιση αλλά και η οποιαδήποτε μετακίνηση γίνεται υποχρεωτικά με πιλότο.

Έχει επισημανθεί, λοιπόν, ότι κατά την προσέγγιση ορισμένων πιλότοι οδηγούν τα πλοία σε σημεία στα οποία είναι εύκολο να παρασυρθούν και όταν αρχίζουν να παρασύρονται οι ίδιοι πιλότοι συνιστούν τη χρησιμοποίηση και ρυμουλκού για τις κινήσεις προς βελτίωση της θέσεως του πλοίου. Εάν ο πλοίαρχος δεχθεί καλοπροαίρετα τη χρησιμοποίηση ρυμουλκού, σύμφωνα με την υπόδειξη του πιλότου, προβάλλονται άμεσως αξιώσεις διασώσεως δήθεν του πλοίου από κίνδυνο να παρασυρθεί στην ακτή, σε μία δε περίπτωση που έτεθη υπ' όψει μας έγιναν από τους ενδιαφερομένους σφαιρικές προτάσεις για την εξασφάλιση απαιτήσεων σε βάρος του φορτίου αξίας γύρω στα πέντε εκατ. δολάρια που μετέφερε το πλοίο και το μίσθωμα των απαιτήσεων αυτών μεταξύ των προτεινόντων και της διαχειρίστριας εταιρείας.

ταιρίας.

Φυσικά οι προτάσεις αυτές απορρίφθηκαν άσυζητητά και η διαχειρίστρια επρόκειτο σύμφωνα με πληροφορίες, να καταγγείλει το περιστατικό στο I.M.B. και να ραπορτάρει ταυτόχρονα εκείνους που επιχειρήσαν τον εκβιασμό, προβάλλοντας μετά την αποτυχία τους, απαιτήσεις σε βάρος του πλοίου.

ΕΠΙΔΟΤΗΣΗ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ

Μετά την πρόταση για την απαλλαγή από τη φορολογία σε περίπτωση εισαγωγής κατ' έτος εικοσπλάσιου ποσού συναλλάγματος από τη χωρητικότητα του πλοίου σε τόνους γκρός (και την πρόταση για την εξόφληση των πρόσ το NAT εισφορών ανά τρίμηνο με τη χορήγηση αποδείξεως που εξομοιώνεται με όριστικό φύλλο εκκαθαρίσεως ή οποία ήδη υλοποιήθηκε), ο κ. Γερ. Αγουόδμος υποβάλλει πρόταση για την δραστική επιδότηση του εισαγομένου από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις (και τους ναυτικούς) συναλλάγματος.

Όπως μās εξήγησε ο κ. Αγουόδμος, η σκέψη για την επιδότηση του ναυτιλιακού συναλλάγματος γεννήθηκε μετά την ανακοίνωση ότι η συναλλαγματική πρόσδοδος από τις εξαγωγές ελληνικών προϊόντων ανήλθε το 1986 σε 5,5 δις δολάρια. Δυστυχώς, είπε ο κ. Αγουόδμος, δεν ανακοινώθηκε ταυτόχρονα το ύψος των επιδοτήσεων και δαπανών (δραχμικών και ενδεχομένων και συναλλαγματικών) που έγιναν για την παραγωγή των ελληνικών προϊόντων που εξήχθησαν, όπως οδήγησε όμως οι επιδοτήσεις και οι δαπάνες αυτές πρέπει να συμποσούνται σε εκατοντάδες δισεκατομμύρια δραχμές, ενώ η Ναυτιλία χωρίς καμμία επιδότηση και παρά τα χάλια που έχει το έθνικό μας νηολόγιο έφερε το 1986 ένα δισεκατομμύριο δολάρια. Εάν υπάρξει δραστική επιδότηση του εισαγομένου ναυτιλιακού συναλλάγματος, πρόσθεσε ο κ. Αγουόδμος και η ταυτόχρονη ρύθμιση του φορολογικού σύμφωνα με την πρόταση που ήδη έχω υποβάλει, θα ενισχυθεί ακόμη περισσότερο η ανταγωνιστικότητα του υπό Ελληνική σημαία πλοίου και θα

αρχίσει πλέον η ομαδική επιστροφή γιατί το έθνικό νηολόγιο θα είναι πλέον το ελκυστικότερο για τα ελληνικής ιδιοκτησίας πλοία — κατ' ακολουθίαν θα υπάρξει ουσιαστική αύξηση του εισαγομένου ναυτιλιακού συναλλάγματος το οποίο σε ελάχιστο χρόνο μπορεί να υπερδιπλασιασθεί και να υπερτριπλασιασθεί χωρίς η επιδότηση να προσεγγίζει έστω και κατά διάνοια τις επιδοτήσεις και δαπάνες που γίνονται για να παραχθούν τα ελληνικά προϊόντα που εξαγονται.

Προσυπογράφουμε: Εάν η χώρα (και η Πολιτεία) καταλάβει πόσα μπορεί να προσφέρει η Ναυτιλία, το κέρδος για όλους μας θα είναι ανυπολόγιστο.

Η ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΝΑ ΤΕΘΕΙ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΟΚ

Στο Συμβούλιο του IMO που θα συνέλθει στις αρχές Ιουνίου αναμένεται ότι θα συζητηθεί τελικά το θέμα που δημιούργησε η Τουρκία με την απόφασή της να απαγορεύσει από τις 14 Μαΐου τις προσεγγίσεις πλοίων με Κυπριακή σημαία σε τουρκικά λιμάνια.

Η Τουρκική κυβέρνηση για να δικαιολογήσει αυτή τη σαφέστατη διάκριση σημαίας, η οποία ακολουθεί την μυστική «όδηγία» Οζάλ προς τις τουρκικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αποφεύγουν τις ναυλώσεις πλοίων με Ελληνική και Κυπριακή σημαία, επικαλείται την απαγόρευση προσεγγίσεως κυπριακών πλοίων στα κατεχόμενα από τους Τούρκους λιμάνια της Κύπρου. Είναι όμως βέβαιο ότι η απαγόρευση στρέφεται αποκλειστικά έναντι των ελληνοκυπριακών πλοίων δεδομένου ότι η τουρκική κυβέρνηση σε καμιά περίπτωση δεν θα ήθελε αλλά ούτε και θα μπορούσε να δημιουργήσει προβλήματα σε δυτικογερμανικά και νορβηγικά πλοία που είναι εγγεγραμμένα στο κυπριακό νηολόγιο.

Εκτός από τον IMO στον οποίο θα προσφύγει η κυπριακή κυβέρνηση, το θέμα της διακρίσεως σημαίας που δημιουργεί η Τουρκία νομίζουμε ότι πρέπει να τεθεί από την ελληνική κυβέρνηση και στην ΕΟΚ, όπου αυτή τη στιγμή συζητείται το αίτημα της

Τουρκίας για την ένταξη της στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

ΠΑΡΑΤΡΑΒΑΕΙ ΤΟ ΣΧΟΙΝΙ

Η αμερικανική Τράπεζα, για την οποία γράφαμε στο τεύχος της 1ης 'Απριλίου ότι πρέπει να συναντήσει τη σθεναρή αντίθεση της ελληνικής ναυτιλιακής οικογένειας, τό παρατραβάει τό σχοινί και ούτε λίγο ούτε πολύ επιδιώκει να χαρακτηριθούν οι έφοπλιστές έμποροι ώστε να υπόκεινται σε προσωπική κράτηση.

Για τό θέμα αυτό έγινε την Τρίτη διάβημα στον ύπουργό Ναυτιλίας από εκπροσώπους της Ε.Ε.Ε. και του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου αλλά ο κ. 'Αλεξανδρής όρθως απάντησε ότι δέν μπορεί να έχει την παραμικρή ανάμιξη έπειδή ανάγεται στον τομέα της Δικαιοσύνης.

Η όλη ιστορία ξεκίνησε με μιά απόφαση του Πρωτοδικείου 'Αθηνών, έπειτα από άγωγή της έν λόγω Τραπεζής, με την όποία οι πλοιοκτήτες χαρακτηρίζονται ως έμποροι και συνεπώς υπόκεινται σε προσωπική κράτηση. 'Αντίθετα, τό 'Εφετείο άνέτρεψε την πρωτόδικη απόφαση όποτε ή υπόθεση ήχθη στον 'Αρειό Πάγο και έκδικάσθηκε στις 30 Μαρτίου από τό Α' Τμήμα του 'Ανωτάτου Δικαστηρίου, ό εισηγητής δέ 'Αρεοπαγίτης κ. Παυλάς στην εισήγησή του δέχεται την πρωτόδικη απόφαση και χαρακτηρίζει τους πλοιοκτήτες ως έμπόρους οι όποιοι υπόκεινται σε προσωπική κράτηση.

Όλη αυτή ή ιστορία έχει τεράστια σημασία όχι μόνο για τους 'Ελληνες έφοπλιστές αλλά και για τις περισσότερες από τις ξένες Τράπεζες οι όποιες συνεργάζονται μαζί τους πάρα πολλά χρόνια και φυσικά κερδίζουν, γιατί άν δέν κέρδιζαν θά είχαν διακόψει τη συνεργασία αυτή. 'Εάν λοιπόν άφεθεί ή αμερικανική Τράπεζα να τραβήξει τό χαλί κάτω από τά πόδια των 'Ελλήνων έφοπλιστών θά ζημιωθούν και οι άλλες Τράπεζες οι όποιες κατά τη γνώμη μας όφείλουν να παρέμβουν άποφασιστικά, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι έμεις πρέπει να σηκώσουμε τά χέρια ψηλά.

ΤΑ ΑΝΑΔΡΟΜΙΚΑ

Τό θέμα της καταβολής των άναδρομικών τά όποια προέρχονται από την αύξηση των άποδοχών των πληρωμάτων των ποντοπόρων πλοίων βάσει της ύπουργικής άποφάσεως που έξεδόθη διότι δέν είχε ύπογραφεί συλλογική σύμβαση μεταξύ ΠΝΟ και Ε.Ε.Ε. για τό 1986 έχει περιπλακεί.

Και πολλοί ναυτικοί πηγαίνουν έρχονται χωρίς άποτέλεσμα και χωρίς να μπορούν να

βρουν άκρη μεταξύ των ναυτιλιακών έπιχειρήσεων που διαχειρίζονται τά πλοία στα όποια εργάσθηκαν τό προηγούμενο έτος και της Ναυτικής 'Ομοσπονδίας.

Κατά την αντίληψη μας, ή λύση του προβλήματος βρίσκεται στα χέρια της Ναυτικής 'Ομοσπονδίας, ή όποία άν θέλει να έξυπηρετήσει τους ναυτικούς ώστε να μπορέσουν να εισπράξουν χωρίς άλλη καθυστέρηση τά άναδρομικά που δικαιούνται όφείλει να άποσύρει άμέσως την αίτηση άκυρώσεως της ύπουργικής άποφάσεως που είχε ύποβάλει στο Συμβούλιο της 'Επικρατείας. Διότι άκριβώς αυτή την αίτηση άκυρώσεως έπικαλούνται διάφορες ναυτιλιακές έπιχειρήσεις για να μήν καταβάλουν τά άναδρομικά — εάν, ύποστηρίζουν, ή αίτηση άκυρώσεως της ΠΝΟ γίνεται άποδεκτή από τό Συμβούλιο της 'Επικρατείας, ή ύπουργική άπόφαση που καθορίζει τις αύξήσεις βάσει των όποιων δημιουργήθηκαν και τά άναδρομικά θά είναι άνύπαρκτη και ως έκ τούτου θά πρέπει στην περίπτωση αυτή να τρέχουν οι ίδιες για να πάρουν πίσω από τους ναυτικούς τά άναδρομικά που στό μεταξύ θά έχουν εισπράξει αλλά δέν θά δικαιούνται.

Γι' αυτό, και προκειμένου να ύπάρξει δεδικασμένο, πολλές ναυτιλιακές έπιχειρήσεις συνιστούν — και πολλές παρακαλούν — τους ναυτικούς που ζητούν τά άναδρομικά να προσφύγουν είτε στο λιμεναρχείο, είτε στον εισαγγελέα, είτε, τέλος στα δικαστήρια.

Στό όλο θέμα δημιουργήθηκε και μιά ιδιότητα μετά την πρόσφατη ύπογραφή συλλογικής συμβάσεως στην όποία δέν αναφέρεται τό παραμικρό για τό 1986 ενώ ή ύπουργική άπόφαση με την όποία κυρώθηκε ή σύμβαση αυτή όρίζει με την τρίτη παράγραφο ότι ή προηγούμενη ύπουργική άπόφαση (με την όποία είχαν καθορισθεί οι όροι άμοιβής των ναυτικών για τη διετία 1986 - 87) παύει να ισχύει από 1.1.1987.

Λαμβάνοντας λοιπόν ύπ' όψει ότι ή νέα σύμβαση δέν κάνει την παραμικρή μνεία για τό 1986 και τό γεγονός ότι ή ΠΝΟ έχει ζητήσει την άκύρωση της ύπουργικής άποφάσεως που καθόριζε τους όρους άμοιβής και εργασίας για τη διετία 1986 - 87, που ήδη όμως, όπως προαναφέρθηκε, έχει περιορισθεί πλέον μόνο στο 1986, πολλοί στην 'Ακτή Μιαούλη διερωτώνται τί είναι δυνατόν να ισχύει για τό έτος αυτό.

Η άπάντηση στο έρώτημα αυτό θά δοθεί από τά δικαστήρια στα όποια θά άναγκασθούν τελικά να προσφύγουν οι ναυτικοί, έκτός άν ή Ναυτική 'Ομοσπονδία προχωρήσει στη μόνη τελικά και άμεσα ύλοποιήσιμη λύση που άπομένει για να έξυπηρετηθούν οι ναυτικοί και εισπράξουν τά άναδρομικά χω-

ρίς άλλη καθυστέρηση: Στην άνάκληση δηλαδή της προσφυγής της άκυρώσεως της ύπουργικής άποφάσεως.

Βεβαίως τό θέμα δέν τερματίζεται με την όποια λύση δοθεί — έμεις ύποδεικνύουμε εκείνη που έξυπηρετεί άμεσα τους ναυτικούς μας — στο ζήτημα της κατάβολής των άναδρομικών. Πρέπει να ύπάρξει και μιά ουσιαστική λύση στο πρόβλημα της διαιτησίας για τό όποιο δέν ύπάρχει καμιά ρύθμιση.

ΑΨΟΓΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Είναι καθυστερημένο αλλά πρέπει να ληχθεί: Κατά τη διάρκεια της πρόσφατης κρίσεως στο Αίγαίο, τό ΥΕΝ γενικά αλλά ειδικότερα ό τομέας του εκείνος που δραστηριοποιείται για την κάλυψη των αύξημένων και ειδικών άναγκών που ύπάρχουν σε παράμοιες περιπτώσεις λειτουργήσε άψογα, παρά την άπουσία όλόκληρης της ήγεσίας του 'Υπουργείου — όπως είναι γνωστό, τις τελευταίες ήμέρες του Μαρτίου, όταν δηλαδή έξέσπασε ή ελληνοτουρκική κρίση, ό ύπουργός κ. Στάθης 'Αλεξανδρής πραγματοποιούσε την έπίσκεψη στο Λονδίνο έπειτα από πρόσκληση του Κομμιττέ συνοδευόμενος από τον γεν. γραμματέα του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλο, και από τον άρχηγό και ύπαρχηγό του Λιμενικού Σώματος κ.κ. Χρ. Ντούνη και Γεώρ. Βασόπουλο καθώς και από τον διευθυντή 'Ωκεανοπόρου Ναυτιλίας κ. Νικ. Χασιώτη.

Η ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΤΙΣ ΗΠΑ

Σύμφωνα με τις ύπάρχουσες πληροφορίες, στην αντιπροσωπεία της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστών που θά πραγματοποιήσει από 6-15 Μαΐου την έπίσκεψη στις 'Ηνωμένες Πολιτείες θά μετέχουν ό πρόεδρος κ. Στ. Γουρδομιχάλης και οι κ.κ. Νίκος Εύθυμιού, 'Ιωάν. Λύρας, Γρηγ. Χατζηελευθεριάδης, Κων. Κομνηνός, Μαρία Μαρκαντωνάκη, έκ μέρους του Δ.Σ. και ή κ. Μπρεδήμα και οι κ.κ. Παναγιωτόπουλος και Τζωάννος έκ των ύπερσαικών παραγόντων. Στην αντιπροσωπεία θά προστεθούν και οι κ.κ. Γιώργος Π. Λιβανός, Παν. Τσάκος, Γεώργ. Κουμάνταρος και πιθανώς ό κ. Πέτρος Ν. Γουλανδρής που θά βρίσκονται στις 'Ηνωμένες Πολιτείες. Με την εύκαιρία πρέπει να προσθέσουμε ότι 'Αμερικανός δημοσιογράφος που ζήτησε από τά «Ναυτικά Χρονικά» πληροφορίες για την έπίσκεψη της αντιπροσωπείας της 'Ενώσεως στις 'Ηνωμένες Πολιτείες, άναφερόμενος στην προηγούμενη έπίσκεψη αντιπροσωπείας της Ε.Ε.Ε. στην 'Αμερική χαρακτήρισε τον τότε Πρόεδρο κ. 'Αριστ. Καραγεώρ-

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

γη που ήταν επικεφαλής «μεγάλο διπλωμάτη» και υπογράμμισε ότι άφησε άριστες εντυπώσεις στην Ούάσιγκτον.

Με την ευκαιρία επίσης διευκρινίζουμε ότι την οργάνωση της επισκέψεως της αντιπροσωπείας έχει αναλάβει η Mediterranean Marine Consultants.

ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΠΑΡΑΤΑΣΗ

Είναι απόλυτα δίκαιο το αίτημα της Ένώσεως Πορθμείων Έσωτερικού για την παράταση, τουλάχιστον μέχρι το 1990, της προθεσμίας για την μετασκευή των επιβατηγών - όχηματων άνοιχτο τύπου ή όποια λήγει στο τέλος του 1987.

Η παροχή της δυνατότητας για τη μετασκευή των πλοίων της κατηγορίας αυτής που αποβλέπει σε βελτιώσεις και στην αύξηση της μεταφορικής τους ικανότητας είχε ήδη ευνόικα αποτελέσματα στη φθίνουσα από πολλών ετών λόγω της ναυτιλιακής κρίσεως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία του Περάματος. Η λήξη όμως (στο τέλος του έτους) της σχετικής προθεσμίας και η ζήτηση ναυπηγικών κτινών που έχει προκληθεί άκριβως λόγω της επικείμενης λήξεως της προθεσμίας οδήγησε στην προβολή υπερβολικών αξιώσεων από τις οικείες μονάδες που προκαλούν σημαντική επιβάρυνση στο κόστος των μετασκευών.

Η παράταση, λοιπόν, της προθεσμίας είναι αναγκαία αλλά και λογική λύση.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΣΕ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Άρκετη δημοσιότητα σε διεθνές επίπεδο, γνώρισε η πρόσφατη δημιουργία κοινοπραξίας μεταξύ δύο γνωστών ελληνικών εφοπλιστικών οίκων, του Όμιλου Hellenes και της L & W Shipping, για την εκμετάλλευση 12 μπάλκ κάρριερς μεγέθους μεταξύ 27.600 - 65.700 τόν. d.w., όλα ηλικίας κάτω των 10 ετών.

Κύριος στόχος δημιουργίας της ProBulk Carriers Ltd., είναι η από κοινού εκμετάλλευση ενός μοντέρνου στόλου μπάλκερς, παρέχοντας στους ιδιοκτήτες των πλοίων τα πλεονεκτήματα μιάς οργανωμένης και εύελικτης διαχείρισεως με γραφεία στο Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη.

Σύμφωνα με χαρακτηριστική δήλωση εκπροσώπου της κοινοπραξίας, η ProBulk ελπίζει να αποδείξει ότι υπάρχουν σημαντικά περιθώρια κέρδους από τη σωστή εκμετάλλευση των πλοίων και όχι μόνο από την αγορά και πώλησή τους τη κατάλληλη χρονική περίοδο.

ΤΟ ΠΡΟΝΟΜΙΑΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Στις 24 Μαρτίου τέθηκε σε ισχύ στη Γαλλία το νέο Διάταγμα που ρυθμίζει τα της προνομιακής νηολογήσεως πλοίων στη νησο Κεργκουελέν. Σύμφωνα με το διάταγμα αυτό, το οποίο δεν επιφέρει βασικές αλλαγές στο προηγούμενο της 17/6/1986, επιτρέπεται η έγγραφη σε λιμένες της Γαλλικής Ανταρκτικής πρώτον μόν των εμπορικών, αλιευτικών και ψυχαγωγικών σκαφών που προσεγγίζουν τακτικά εκεί και δεύτερον των πλοίων και βοηθητικών ναυπηγημάτων των οποίων οι κατηγορίες θα ορισθούν με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας. Τα πλοία της κατηγορίας αυτής είναι φυσικά εκείνα για τα οποία και καθιερώθηκε το όλο σύστημα της προνομιακής νηολογήσεως. Ορίζεται περαιτέρω ότι ο πλοίαρχος και ο υποπλοίαρχος των νηολογούμενων εκεί πλοίων πρέπει να είναι Γάλλοι, από δε το πλήρωμα ποσοστό όριζόμενο από τον Υπουργό της Ναυτιλίας. Εξάλλου μόνο οι αξιωματικοί των πλοίων αυτών πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με τα αντίστοιχα διπλώματα ναυτικής ικανότητας.

Παράλληλα με το ως άνω διάταγμα δημοσιεύτηκαν και οι εις εκτέλεσιν αυτού Υπουργικές αποφάσεις με τις οποίες καθορίζονται τα πλοία που μπορούν να νηολογηθούν στο Κεργκουελέν καθώς και το ποσοστό των γάλλων ναυτικών του πληρώματός τους.

Όπως γράφει ο ναυτιλιακός τύπος, οι περισσότεροι Γάλλοι εφοπλιστές πιστεύουν ότι οι εν λόγω διατάξεις δεν κάνουν τίποτε άλλο παρά να επιβραδύνουν για μερικούς μήνες την αναπόφευκτη φυγή του γαλλικού στόλου.

ΠΕΛΑΤΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΩΝ

Στις Ήν. Πολιτείες ο αριθμός των ατόμων που αποκομίζουν έτησιο εισόδημα άνωτερο των 40.000 δολλαρίων, έφθασε από τα 9 εκατομμύρια του 1981 στα 40 εκατομμύρια το 1987. Όλα λοιπόν αυτά τα εκατομμύρια των ευπόρων Αμερικανών είναι υποψήφιοι να περάσουν τις διακοπές τους κατά τα προσεχέ χρόνια σε κάποιο από τα κρουαζιερόπλοια που προσφέρονται στην αμερικανική αγορά. Κατά τους υπολογισμούς των ειδικών, από μια ένδεχόμενη πελατεία της τάξεως των 35-40 εκατομ. ατόμων μόνο το 20% χρησιμοποιεί την κρουαζιέρα σαν σύστημα διακοπών.

Παρατηρείται εξάλλου από τους Νορβηγούς έμπειρογνώμονες της τουριστικής θαλάσσιας αγοράς ότι από την αρχή της επταετίας του '80 η έτησια αύξηση της ζητήσεως στην αγορά των κρουαζιερώων είναι της τάξε-

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Από τās νέας αγοράς φορτηγών σκαφών που έπραγματοποίησαν οι Έλληνες εφοπλιστές κατά το τρέχον έτος, διαπιστώνεται ότι το ζωτικώτερον των προβλημάτων της Ναυτιλίας μας, η ανανέωση του πλωτού αυτής ύλικού, ήρχισεν αντιμετωπιζόμενον κατά τρόπον άπολύτως ικανοποιητικόν.

— Με τα μελανώτερα χρώματα μās περιγράφει εις έπιστολήν του ο πλοίαρχος του φορτηγού «Ηφαίστος» την επί του πλοίου του κρατήσαντος οίκτράν κατάστασιν από άπόψεως συμπεριφοράς και εργασίας του κατωτέρου πληρώματος.

— Παρουσιασθέντες εις τόν κ. Πρόεδρον της Κυβερνήσεως, ο Γ. Δ/τής και διευθύνων σύμβουλος της Άνων. Εταιρίας «Μιχαλινός» ένεχείρισαν αυτώ έπιταγήν 500.000 δρχ. δωρεάν της εταιρίας υπέρ της Βασιλικής Αεροπορίας της χώρας.

— Ηρεμώτερός πως υπήρξεν ο τόνος της διεθνούς ναυλαγοράς κατά το β 15ήμερον του παρ. μηνός, αι τιμαί όμως των ναυλών έσημείωσαν ελαφράν μόνον ύποχώρησιν εναντι των ανωτάτων όρίων των πρώτων ήμερών του Απριλίου.

— Εύρισκόμεθα εις την εύχάριστον θέσιν να αναγγείλωμεν ότι εντός του δευτέρου τριμήνου του έτους πρόκειται να ένισχυθή σημαντικώς η έθνική ναυτιλία μας διά της προσθήκης 25 εν όλω φορτηγών άτμοπλοίων συνολικής χωρητικότητας 124.354 τόν. γκρός.

(«Ναυτικά Χρονικά» τ. 153/1-5-1937)

ως του 7,7%, ενώ η αύξηση του στόλου των νορβηγικών κρουαζιεροπλοίων που προσφέρονται στους Αμερικανούς φθάνει το 10% έτησίως. Η διαφορά όμως αυτή δεν τούς άνησυχεί ιδιαίτερα, γιατί πιστεύουν στην άπορρόφηση συνεχώς μεγαλύτερου αριθμού πελατών για την κάλυψη των αύξημένων θέσεων τους. Έλπίζουν επίσης στην άπομάκρυνση των παλαιών και λιγώτερο έλκυστικών πλοίων και στην παράλληλη έντονότερη δική τους παρουσίαν με τα τρία επί πλέον υπερωκεάνια που έχουν ήδη υπό κατασκευή και τα άλλα τέσσερα με όψιν.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP

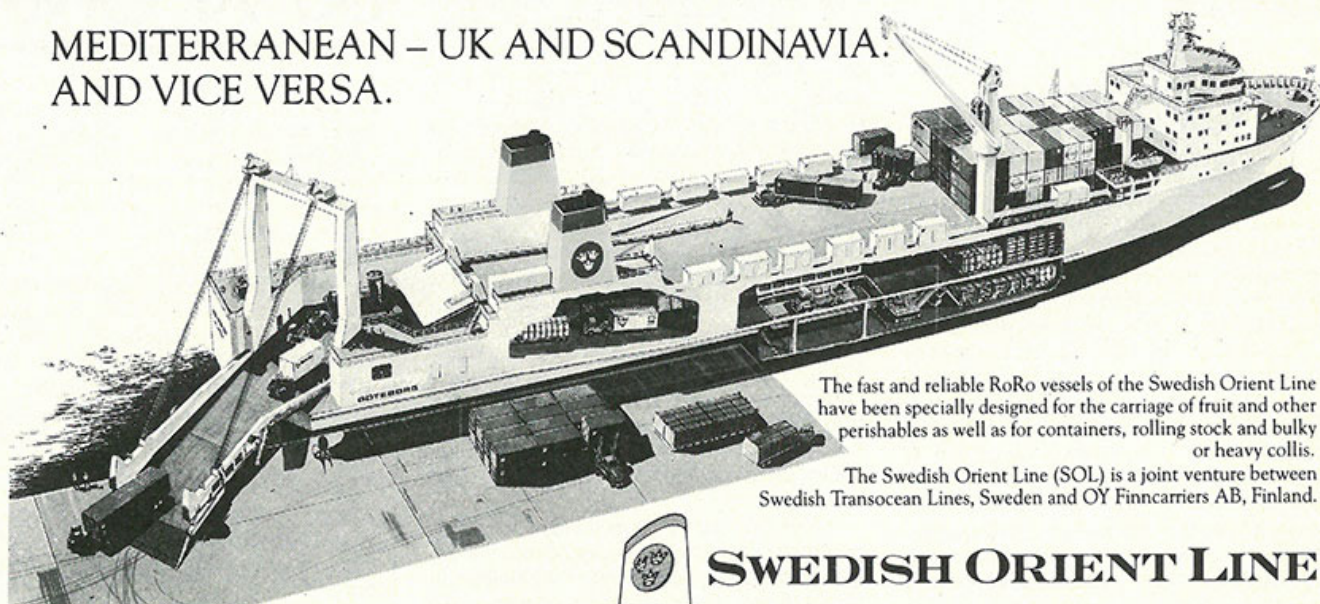
TEL: 01-9301277

TELEX: 883157

TELEGRAMS: LANFALL

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN – UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



The fast and reliable RoRo vessels of the Swedish Orient Line have been specially designed for the carriage of fruit and other perishables as well as for containers, rolling stock and bulky or heavy collis.

The Swedish Orient Line (SOL) is a joint venture between Swedish Transocean Lines, Sweden and OY Finnccarriers AB, Finland.



SWEDISH ORIENT LINE

General Agents for Greece: Scandinavian Near East Agency S.A.,
Akti Miaouli 35 – 39, Piraeus, Tel: 4521 111. Telex: 21 2557 (8-9).

Royal Cruise Line



81 AKTI MIAOULI GR 185 38 PIRAEUS GREECE Tlx. 212904 Tel. (1) 451 9553

ΘΑ ΤΑ ΔΙΩΘΟΥΝ;

Μας πληροφορούν ότι οι αρμόδιες αρχές επιβάλλουν ΦΠΑ σε μηχανές, μηχανήματα και ανταλλακτικά τα οποία εισάγονται από το εξωτερικό και προορίζονται για σκάφη άναψυχής με ξένες σημαίες, ενώ τελευταία διακόπηκε και η χορήγηση καυσίμων με καθεστώς τράνζιτ στα σκάφη αυτά.

Δέν είμαστε σε θέση να προσδιορίσουμε τα έσοδα που προσδοκούν ότι θα εισπράξουν οι αρμόδιοι από τις ρυθμίσεις αυτές, όπωσδήποτε όμως θα είναι πολύ κατώτερα από εκείνα που θα χάσει ο τόπος εάν αναγκάσουμε τα σκάφη αυτά να καταφεύγουν σε γειτονικές χώρες για τη διενέργεια επισκευών ή αντικαταστάσεις μηχανών, μηχανημάτων και εξαρτημάτων. Άς δει, λοιπόν, το θέμα κάποιος αρμόδιος με ευρύτερο πνεύμα ώστε να προστατευθούν πρωτίτως τα δικά μας συμφέροντα.

ΟΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Συστηματική άνοδο παρουσιάζει ο αριθμός των πλοίων τα οποία επιθεωρούνται όταν καταπλέουν σε λιμάνια της Ευρώπης, σύμφωνα με το Μεμoranότουμ που έχουν υπογράψει οι 14 χώρες, χωρίς όμως να παρατηρείται αισθητή μείωση του ποσοστού των πλοίων που δεν πληρούν τους όρους ασφαλείας.

Πρόσφατοι υπολογισμοί αναφέρουν ότι επιθεωρούνται σχεδόν το 75% του συνολικού αριθμού των πλοίων, ή περίπου ποσοστό 21% των πλοίων που ανήκουν σε κάθε χώρα που υπέγραψε τη γνωστή Συμφωνία των Παρισίων. Από τα επιθεωρούμενα πλοία ποσοστό 5,5-6% αποδεικνύεται ότι δεν πληρεί τους όρους ασφαλών ναυσιπλοίας, γεγονός που ενισχύει την πεποίθηση ότι η μάχη για τη βελτίωση των επιπέδων ασφαλείας των πλοίων θα είναι μακρά και επίμονη, ιδίως αναλογιζόμενοι ότι στα Ευρωπαϊκά λιμάνια καταπλέουν συνήθως πλοία τα οποία υπερτερούν σε ποιότητα και τεχνικές προδιαγραφές λόγω των γνωστών αυστηρών κανονισμών που ισχύουν στα λιμάνια αυτά.

15 ΧΡΟΝΙΑ

Οι Ρώσοι πλοίαρχοι των δύο σοβιετικών πλοίων που συγκρούστηκαν στις 31 Αυγούστου 1986 στη Μαύρη Θάλασσα, με αποτέλεσμα να χαθούν 423 άνθρωποι, καταδικάστηκαν σε δεκαπέντε χρόνια κάθειρξη ο καθένας.

Η δίκη των δύο πλοιαρχών, δηλαδή του

Βαντίμ Μαρκόφ, 56 ετών, κυβερνήτου του υπερωκεανίου «Ναύαρχος Ναχίμωφ» και του Βίκτωρ Τατσένκο, 44 ετών, πλοίαρχου του φορτηγού «Πιότρ Βάσεφ», άρχισε στις 12 Μαρτίου στο δικαστήριο της Όδησσου, ως λιμένος νηολογήσεως των ως άνω δύο πλοίων.

Η ποινή των 15 ετών που τους επιβλήθηκε είναι το ανώτατο όριο ποινής που προβλέπει το άρθρο 85 του Σοβιετικού Ποινικού Κώδικα για το αδίκημα της παραβίασης των κανόνων ασφαλείας στις μεταφορές. Συγχρόνως-ό καθέννας τους καταδικάστηκε σε αποζημίωση 40.000 ρουβλίων προς το Κράτος. Το σκεπτικό της απόφασης για τις αιτίες της καταδίκης δεν ανακοινώθηκε στη σχετική είδησεογραφία του πρακτορείου Τάσς.

ΤΟ ΠΟΡΤΟΚΑΛΛΙ ΚΟΥΤΙ

Επανερχεται το Λούδς Ρέτζιστερ όφ Σίπιγκ στο θέμα της καθιερώσεως του αυτομάτου καταγραφέως στα εμπορικά πλοία. Πρόκειται ως γνωστόν για την μελετωμένη επέκταση στα εμπορικά πλοία του λεγόμενου «μαύρου κουτιού» που χρησιμοποιείται από καιρό ήδη στα αεροπλάνα. Το κουτί αυτό που στα πλοία δεν θα είναι μαύρο αλλά πορτοκαλί, θα καταγράφει συνεχώς τα κύρια δεδομένα της όλης πορείας του σκάφους και ειδικότερα την ώρα, την θέση, την ταχύτητα, τη γωνία πηδάλιου, την κατάσταση μηχανών κλπ. θα καταγράφει εξάλλου όλες τις διαταγές που περνούν από τη γέφυρα.

Ο Βρετανικός Νηογνώμων έχει δύο χρόνια τώρα που πειραματίζεται στο ανωτέρω σύστημα. Τα αποτελέσματα που προέκυψαν από τη χρήση του στα πλοία των εταιριών Elerman και Blue Star, κρίνονται ικανοποιητικώς πειστικά ώστε να επιτρέπουν την εφαρμογή του καταγραφέως και στα πλοία. Το μόνο κενό σημείο ακόμα φαίνεται πως είναι το ότι στο εμπόριο δεν υπάρχει προς το παρόν κανένα διαθέσιμο μοντέλο του «πορτοκαλλόχρου κουτιού».

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Χρειάζοταν αυτή η παρουσίαση του έργου και των σκοπών της Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως εν Ελλάδι που έγινε στις 6 Απριλίου με την ευκαιρία της συμπληρώσεως 65 ετών από την ίδρυσή της, σκοπών που ταυτίζονται με τη βελτίωση των όρων εξυπηρέτησεως των πλοίων που καταπλέουν στα ελληνικά λιμάνια.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Μιλήσαμε στο προηγούμενο σχόλιο για την Isle of Man, τα αρχικά και τα οικόσημά της. Συνεχίζουμε σήμερα με ένα άλλο προνομιακό νηολόγιο, γαλλικό αυτή τη φορά, που ακούει στη συντομογραφία RAF. Όπως μας πληροφορεί ο γαλλικός τύπος πρόκειται για τα αρχικά του «Port aux Français», του μόνου οικισμού της νήσου Κεργκουελέν, όπου σταθμεύει μία επιστημονική αποστολή και όπου τηρείται το καινούργιο νηολόγιο. Μας πληροφορεί ακόμα ότι το νησί είναι γυμνό, άνεμοδαρτο και όμιχλώδες, όπου μόνο φώκες, πουλιά και ήμιαγρια ζώα διαμένουν μονίμως. Και τέλος ότι στο νηολόγιο του δεν έχουν γραφεί παρά μόνο 15 πλοία έναντι του πλήθους των καθημερινώς έγγραφωμένων στο βρετανικό ανταγωνιστή του.

Με τα δεδομένα αυτά, ισχυρίζονται οι Γάλλοι ότι μεταξύ Kerguelen και Isle of Man δεν υπάρχει τίποτα άλλο κοινό, εκτός από την ιστορία της «γάτας χωρίς ουρά». Πράγματι οι νησιώτες της Isle of Man είναι ιδιαίτερα υπερήφανοι για τη διατηρούμενη στο νησί τους σπάνια ράτσα γάτας που στερείται ουράς. Εξάλλου για το νησί Kerguelen λέγεται ότι όταν πρό ετών εμφανίστηκε κίνδυνος εξάφανίσεως όρισμένων σπάνιων πτηνών, λόγω των αγριόγατων που άφθονούσαν στο νησί, οι Άρχες διάλεξαν μερικούς δεινούς σκοπευτές και τους ανέθεσαν την εξόντωση των αγριόγατων, όρίζοντας άμοιβή κατά κεφαλή ή μάλλον... κατά προσκομιζόμενη ουρά σκοτωμένου γάτου.

Είμαστε βέβαιοι ότι το Kerguelen δεν έχει δικό του οικόσημο. Αν πάντως τώρα που έγινε διάσημο, αποφασίσει κατά το πρότυπο της Isle of Man, να αποκτήσει θυρεό, ως θυμηθεί την παλιά ιστορία της γάτας και της ουράς και ως βάλει ως έμβλημα ένα επίσης λατινικό ρητό: Caudam jactare porcello. Το όποιο κατά γράμμα μόν έξηγείται: ρίχων την ουρά στον όχλο, σε μεταφορική όμως έννοια θα μπορούσε να σημαίνει: «δημιουργώ έλκυστικές συνθήκες».



PARALIA CORPORATION
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS

80 Broad Street, Boston, Mass. 02110

Phone (617) 426-3143

Cable: Paralia

Telex: 94 0656

also serving: Providence, R. I. Portsmouth, N. H. Portland, Me.

Εορτάζουμε εφέτος τον 13ον χρόνο (1975-1987) της ιδρύσεως του «PARALIA».
Είμαστε το 13η της ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ. Εμπιστευθείτε μας την πρακτόρευση των πλοίων σας, πιο οικονομικά και πιο αποτελεσματικά.

Ο πρόεδρος της Ένωσης κ. Δημ. Άγγελος με τη γλαφυρότητα που τον διακρίνει σκιαγράφησε το έργο αυτό και υπογράμμισε ότι ο κύριος σκοπός της είναι η ανάδειξη του Πειραιώς σε διεθνές διαμετακομιστικό κέντρο και η ανάπτυξη των άλλων ελληνικών λιμανιών (Θεσσαλονίκης, Πατρών, Ηρακλείου, Βόλου, Καλαμάτας, Καβάλας, Άλεξανδρουπόλεως) σε λιμάνια εξυπηρέτησης των εσωτερικών και διεθνών μεταφορικών άναγκων.

Οι ναυτικοί πράκτορες της ποντοπλοίας που είναι και τα μέλη της Διεθνούς Ναυτικής Ένώσεως εν Έλλάδι, υπογράμμισαν ο κ. Άγγελος και τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, είναι εκείνοι που αγωνίζονται να διευρύνουν το δίκτυο τω θαλασσίων μεταφορών με την προσέλευση νέων τακτικών γραμμών για τη διευκόλυνση των μεταφορών. Και η Ένωση είναι ο πρώτος και ο σπουδαιότερος φορέας των εργασιών του λιμένας Πειραιώς αφού τα μέλη της διακινούν το 8% και πλέον των γενικών φορτίων και το σύνολο των κοντέινερς που έφθασαν το 5% σχεδόν της κινήσεως του Πειραιώς.

Για τη διεκπεραίωση του έργου και την εκπλήρωση των σκοπών της Ένωσης, η οποία διευθύνεται από τον φίλτατο ναύαρχο κ. Γιώργο Τσούρη, διατηρεί συνεχή επαφή και συνεργασία με τους αρμόδιους κρατικούς φορείς, τον Όργανισμό Λιμένος, τις εφοπλιστικές ενώσεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, το Ναυτικό Επιμελητήριο, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς, τον Σύνδεσμο Έξαγωγών, του Εμπορικούς Συλλόγους, τις εταιρίες μεταφορών, κλπ. και συνεργάζεται στενότερα με τους συλλόγους ναυτικών πρακτόρων των διαφόρων ελληνικών λιμανιών. Ταυτόχρονα παρακολουθεί συνεχώς και είναι πάντοτε ενήμερη για κάθε μεταβολή της ελληνικής και διεθνούς νομοθεσίας ενημερώνοντας ανελλιπώς τα μέλη της με εκδόσεις και ειδικές συγκεντρώσεις ενημερώσεως και εναλλαγής απόψεων ενώ ταυτόχρονα υπάρχουν συνεχείς επαφές των μελών με τα γραφεία της Ένωσης για την επίλυση άποριών και την άμεση αντιμετώπιση των αναφερόμενων προβλημάτων ώστε τα πλοία κατά την παραμονή τους στον Πειραιά να μην συναντούν κανένα εμπόδιο.

κτες προς μαζικές ιδιωτικοποιήσεις (Λαϊκός καπιταλισμός). Πρωτοπόρος σ' αυτόν τον τομέα ήταν η κυβέρνηση Θάτσερ που από το 1979 πραγματοποίησε έσοδα 15 δισεκ. λιρών από την ιδιωτικοποίηση 13 μεγάλων εταιρειών. Έπεται η Γαλλία η οποία έχει ιδιωτικοποιήσει πέντε δημόσιες επιχειρήσεις αξίας 270 δισεκ. φράγκων, η Ιταλία η οποία πούλησε 20 εταιρείες της IRI συμπεριλαμβανομένης της Άλφα Ρομέο προς την Φιάτ, ενώ τέλος, η Ισπανία πούλησε την Σέατ στην Βολκσβάγκεν και ιδιωτικοποίησε την κρατική εταιρεία πετρελαίων Κάμπος.

Δολλάριο ΗΠΑ

Παρά την συνάντηση της Ουάσιγκτον και το ετήσιο συνέδριο της Διεθνούς Τράπεζας και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου που επακολούθησε, η αγορά κάθε άλλο παρά σταθεροποιήθηκε.

Οι δηλώσεις του ύπουργου Οικονομικών κ. Μπέγκερ ότι η μείωση της τιμής του δολλαρίου είναι επικοδομητική γιατί συμβάλει στην ανταγωνιστικότητα των ΗΠΑ, άλλ' ότι περαιτέρω πτώση έγκυμονει σοβαρούς κινδύνους, δεν επηρεάζει πλέον όπως άλλοτε την αγορά. Έτσι στις 14 Απριλίου, μόλις έγινε γνωστό το εμπορικό έλλειμμα του Φεβρουαρίου που έφθασε τα 15,2 δισεκ. δολάρια έναντι 12,3 δισεκ. τον Ιανουάριο παρατηρήθηκε καθίζηση του δολλαρίου κάτω από τα 141 γιέν (140,35), 1,4780 Έλβ. φρ., 5,970 Γαλλ. φρ. και 1,8045 Γερμ. μάρκα έναντι 147,20, 1,5320, 6,0920 και 1,8310 αντίστοιχως, προηγουμένως.

Ύστερα από μία μικρή ανάκαμψη, στις 24 Απριλίου νέα καθίζηση του δολλαρίου έφερε το γιέν κάτω στα 139,05 το Γερμ. μάρκο κάτω από τα 1,80 (1,7845), το Γαλλ. φρ. κάτω από τα 6 και το Έλβ. φρ. κάτω από τα 1,47, ενώ η λίρα Άγγλιας ξεπέρασε τα 1,65 δολάρια.

Τό Ιαπωνικό Γιέν

Το εμπορικό πλεόνασμα της Ιαπωνίας, τόσο έναντι των ΗΠΑ, όσο και έναντι των χωρών της ΕΟΚ συνεχίζεται. Έτσι, τον Μάρτιο του 1987, το εμπορικό πλεόνασμα με τις ΗΠΑ έφθασε στα 8,1 δισεκ. δολλ. δηλαδή 98 δισεκ. δολλ. σε ετήσια βάση, έναντι 58,6 δισεκ. δολλ. για όλο το 1986 (είσαγωγές 85,5 δισεκ. δολλ., εξαγωγές 26,9 δισεκ. δολλ.).

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Η συνάντηση στην Ουάσιγκτον του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και της Διεθνούς Τράπεζας στις 6 Απριλίου, καθώς και η συνάντηση εκπροσώπων των πέντε μεγάλων βιομηχανικών χωρών που επακολούθησε, είχαν πολύ μικρή επίδραση στην σταθεροποίηση των τιμών συναλλάγματος, που παρουσίασαν αυτό τον μήνα διακυμάνσεις της τάξεως του 3% και 4% την ημέρα. Οι παρεμβάσεις των κεντρικών Τραπεζών απέδειχθησαν ανίκανες να εμποδίσουν αυτές τις διακυμάνσεις, αν και δίοχέτευσαν στην αγορά δεκάδες δισεκατομμύρια δολάρια.

Μία δήλωση του ύπουργου Οικονομικών της Δ. Γερμανίας επί του θέματος της διακυμάνσεως των ισοτιμιών πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπ' όψη.

«Είναι λάθος» είπε «να πιστεύεται ότι περαιτέρω μείωση της αξίας του δολλαρίου θα φέρει ταχύτερη διόρθωση των ανισοκυλιών στο διεθνές εμπόριο. Ισοτιμίες συχνά έγιναν όργανα κοντόφθαλμης εθνικής πολιτικής.

Πίση προς τα κάτω ενός νομίσματος, δημιουργεί κινδύνους αναζωπύρωσης πληθωρισμού, ανόδου των επιτοκίων και διάσταση μεταξύ νομισματικής και δημοσιονομικής πολιτικής».

Στο μεταξύ οι προβλέψεις στις χώρες του ΟΟΣΑ σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη για το 1987 φέρουν την Ιαπωνία ως πρώτη με 2,8% ακολουθούμενη από την γάλη Βρετανία, Ιταλία και Δ. Γερμανία 2,5%, τις ΗΠΑ 2,1% και την Γαλλία 1,3%.

Για την ανεργία ο ΟΟΣΑ προβλέπει 11,2 για την Άγγλία και την Ιταλία, 10,8 για την Γαλλία, 8,6 για την Δ. Γερμανία και 6,8 για τις ΗΠΑ.

Η τιμή του πετρελαίου που παρουσίασε μία σχετική ανάκαμψη, παρά την πτώση των τιμών του δολλαρίου, παραμένει στα ίδια επίπεδα, ενώ τουναντίον ο χρυσός ξεπέρασε τα 470 δολάρια η ογγιά.

Όλο η Εύρωπη, ακόμη και η Ισπανία, Ιταλία και Σουηδία (που κυβερνώνται από σοσιαλιστικές κυβερνήσεις) κινούνται άκαθε-

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



Αυτό επιτεύχθηκε παρ' όλη την άνοδο της τιμής του γιέν κατά 65% από τον Φεβρουάριο του 1985, η οποία και συνεχίζεται.

Αυτό που συμβαίνει με τις ΗΠΑ, συμβαίνει και με τις χώρες της ΕΟΚ αλλά σε μικρότερη κλίμακα. Έτσι έχουμε πλεόνασμα 1,93 δισεκ. δολλ. τον Φεβρουάριο και 2,13 δισεκατομμύρια τον Μάρτιο. Βεβαίως η άνοδος της τιμής του γιέν έναντι των σκληρών νομισμάτων της Ευρώπης, υπήρξε μηδαμινή ή και άρνητική.

Μιά πρώτη αντίδραση στην κατάσταση αυτή ήταν τα 'Αμερικανικά μέτρα επιβολής δασμών 100% επί των εισαγομένων μικροτσιπς (κάπου 300 εκατ. δολλάρια) που αν και σχετικά ανώδυνη δείχνει όμως μία αλλαγή στην πολιτική των ΗΠΑ. Τα μέτρα των ΗΠΑ φαίνεται ότι σύντομα θα υιοθετηθούν και από τις χώρες της Κοινής 'Αγοράς.

Ήδη η κυβέρνηση λαμβάνει μέτρα περιοχής των εξαγωγών, μείωσε τα επιτόκια, επέτρεψε την άνοδο του γιέν σε επίπεδα που ούτε μπορούσαν να φαντασθούν πρό δύο ετών και κάνει πάν δυνατόν για ν' αποφύγει ποιο σοβαρά μέτρα τόσο από τις ΗΠΑ όσο και από την Ευρώπη.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Η άνοδος του Γερμανικού μάρκου έναντι του δολλαρίου που έφθασε τα 70% από τον Σεπτέμβριο 1985 προκάλεσε την πτώση των εξαγωγών κατά 6,5% και κόστισε άκριβα στην χημική βιομηχανία, μειώνοντας αισθητά τα κέρδη της.

Ο πληθωρισμός, όπως και στην 'Ιαπωνία για τους δύο πρώτους μήνες υπήρξε άρνητικός -5% λόγω του συνδιασμού χαμηλών τιμών πετρελαίου και χαμηλής τιμής δολλαρίου.

Λίρα 'Αγγλίας

Η πτώση του δολλαρίου στις 24 'Απριλίου

έφερε την λίρα στα 1.6435 δολλάρια, τό ύψος σημείο των τελευταίων τεσσάρων ετών.

Όκτώ χρόνια μετά την ανάληψη της διακυβέρνησης από την Κυρία Θάτσερ έχουμε ρυθμό άνοδου της οικονομίας 3% (από τους υψηλότερους της Ευρώπης) πληθωρισμό 3,9% και ανεργία 11%.

Όσον αφορά τον δημοσιονομικό τομέα, ο ύπουργός Οικονομικών κ. Λώσον ανήγγειλε ότι τα φορολογικά έσοδα από τα υψηλά εταιρικά κέρδη θα επιτρέψουν μία μείωση των αναγκών του δημοσίου από 7 σε 4 δισεκ. λίρες παρά την μείωση της φορολογίας του εισοδήματος κατά 2 δισεκ. λίρες, ενώ ήδη η πώληση του 32% των μετοχών της Μπρίτις Πετρόλεουμ απέφερε στην κυβέρνηση 8 δισεκ. λίρες.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Ενώ για τό 1986 ο πληθωρισμός έπεσε στα 2,1% για τό 1987 υπολογίζεται να φθάσει τα 2,4%.

Όσον αφορά τους άλλους τομείς, οι προβλέψεις είναι μάλλον ύποτονικές και αναφέρουν εξαγωγές περί τό 2% έναντι 2,8% που είχαν προβλεφθεί.

Τό χρηματιστήριο των Παρισίων παρουσιάζει επίσης τιμές ρεκόρ παρ' όλες τις ιδιωτικοποιήσεις που άπερρόφησαν ένα μεγάλο μέρος των ιδιωτικών καταθέσεων.

Η δραχμή

Η δραχμή τον 'Απρίλιο παρουσίασε άσυνήθιστη σταθερότητα καθώς η τιμή του ECU που προσδιορίζεται από τό σύνολο των νομισμάτων της Κοινής 'Αγοράς ανέβηκε κατά 0,5% μόνο.

Τό άλμα του γιέν κατά 5,7% όφειλεται στην άνοδο του 'Ιαπωνικού νομίσματος σ' όλες τις χρηματαγορές. Τουναντίον η άνοδος του 'Ελβετικού φράγκου κατά 2,9% άντικα-

τοπτρίζει την άναμενόμενη άναπροσαρμογή της τιμής του. Τόσο τό γιέν όσο και τό 'Ελβετικό φράγκο, ως νομίσματα χωρών έκτός Κοινής 'Αγοράς, δέν έπιδρούν στον προσδιορισμό της τιμής του ECU.

ΠΙΝΑΞ 1

Τιμές δολλαρίου Νέας 'Υόρκης

	23.3.87	23.4.87	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	1.8170	1.8055	- 0.6
Φρ. 'Ελβ.	1.5200	1.4710	- 3.2
Λίρ. 'Αγγλ.	1.6180	1.6435	- 1.6
Φρ. Γαλλ.	6.0510	6.0070	- 0.7
Λίρα 'Ιταλ.	1292.0	1287.00	- 0.4
Γιέν 'Ιαπ.	150.00	140.70	- 6.2

ΠΙΝΑΞ 2

Επιτόκια Εύρωνομισμάτων 23.4.87

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	6 3/4	7	7 3/16
Μάρκ. Γερμ.	3 15/16	3 15/16	3 15/16
Λίρα 'Αγγλ.	9 1/2	9 1/2	9 3/8
Φρ. 'Ελβ.	3 11/16	4	4
Φρ. Γαλλ.	8 1/16	8 3/16	8 1/4

ΠΙΝΑΞ 3

Δραχμή τιμές FIXING (Τράπεζα 'Ελλάδος)

	24.3.87	24.4.87	Διαφ. %
Δολ. ΗΠΑ	133.115	132.750	+ 0.3
Μάρκο Γερμ.	73.488	73.780	- 0.4
Φρ. 'Ελβ.	88.066	90.650	- 2.9
Λίρ. 'Αγγλ.	215.900	218.900	- 1.4
Φρ. Γαλλ.	22.078	22.173	- 0.4
Λίρα 'Ιταλ. (100)	10.316	10.3545	- 0.4
Γιέν 'Ιαπ. (100)	89.652	95.036	- 5.7
ECU	152.580	153.405	- 0.9

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ίδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών προς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
επί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

Συνολική άξία άσφαλισμένων πλοίων κατά τό 1985 ήταν
17.163.000.000 δολλάρια.

Διά πληροφορίας άποτείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνω άντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΝΑΥΛΩΤΕΣ ΣΤΗ ΛΙΣΤΑ «ΚΑΚΟΠΛΗΡΩΤΩΝ» ΤΗΣ BIMCO

Αγαπητέ κ. Διευθυντά,

Εν συνεχεία της τηλεφωνικής μας επικοινωνίας σήμερα, επιθυμώ να σας γνωρίσω ότι τον Νοέμβριο του 1985 έναυλώσαμε το υπό ελληνική σημαία πλοίο μας «ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ» με την εν Λονδίνω και Γενεύη έδρεύουσα εταιρία GATIL (λιμένας φορτώσεως Sullom Voe U.K. — εκφορτώσεως Gulthaven Δανίας). Κατά την εκτέλεση του ταξιδίου προέκυψε το ποσό των δολλαρίων ΗΠΑ 56,489.40 ως οφειλή στους Πλοιοκτήτες από τους Ναυλωτές ως υπερημερία. Οι Ναυλωτές όμως, καίτοι έχουν συμφωνήσει ότι το ανωτέρω ποσό οφείλεται στους Πλοιοκτήτες, εν τούτοις δεν προχωρούν εις την εξόφλησή του παρά τις επανειλημμένες αιτήσεις μας.

Παράλληλα με τις ως άνω προσπάθειες των Πλοιοκτητών η BIMCO κατ' επανάληψη προειδοποίησε τους εν λόγω Ναυλωτές ότι θα τους συμπεριελάμβανε στη λίστα των «κακοπληρωτών» που εκδίδει κάθε μήνα, το οποίο και έπραξε όπως βλέπετε στο έσωκλειστο αντίγραφο του Reference Register με ημερομηνία 8 'Απριλίου 1987. Παράλληλα ενέργειες κάνουμε και για την ανάρτηση των κακόπιστων αυτών Ναυλωτών εις τον «Πίνακα Κακοπληρωτών» του Baltic Exchange.

Η υπόθεση φυσικά έχει πάει στο Arbitration. Ας σημειωθεί ότι οι εν λόγω ναυλωτές έχουν αρνηθεί να δώσουν δικό τους Arbitrator όπως όριζε το Ναυλοσύμφωνο, επίσης

άρνούνται να παράσχουν οποιοδήποτε έγγραφο στους Arbitrators προς υπεράσπισή τους, προφανώς διότι πράγματι δεν έχουν χρόνο δικαίου.

Επειδή τέτοιου είδους πράξεις, αν αφεθούν να περάσουν απαρατήρητες, ζημιώνουν κάθε έντιμο επιχειρηματία, παρακαλούμε το περιοδικό σας να φέρει το γεγονός εις γνώση όλων των ναυτιλιακών κύκλων εντός και εκτός Ελλάδος, με την προειδοποίηση προς τους Πλοιοκτήτες οι οποίοι θα έχουν δουναί και λαβείν με την GATIL ότι, αν δεν λάβουν τα μέτρα τους (πλήρης εξασφάλιση ναύλου και υπερημεριών διά Τραπεζικής εγγυήσεως κλπ.), θα βρεθούν εις την ανεπιθύμητη θέση να διεκδικούν τα χρήματά τους με νόμιμα μέσα από αυτούς τους κακοπληρωτές, διαδικασία που χρειάζεται χρόνο και νεύρα.

Ευχαριστούντες διά την φιλοξενία, διατελούμε,

Μετά τιμής

Διά ΚΟΝΚΑΡ SHIPPING AGENCIES S.A.
Στυλ. Χαρίτος, Πλοίαρχος

Αθήνα, 13 'Απριλίου 1987

ΤΕΛΟΣ ΚΑΛΟ, ΟΛΑ ΚΑΛΑ;

Κύριε Διευθυντά,

Η καταιγίδα πέρασε ή άς ελπίσουμε πώς πέρασε. Θα πρέπει τώρα να φτιάξουμε ό,τι χάλασε, αλλά και να δούμε αν υπήρχε τρόπος να την αποφύγουμε, να βγάλουμε τα συμπεράσματά μας και να γίνει γνώμονας

αυτή ή πικρή εμπειρία για τις μελλοντικές μας ενέργειες, γιατί «τό δεις εξαρμαρτείν, ούκ άνδρός σοφού».

Αυτή ή περιπέτεια της απεργίας των άκτοπλών ναυτεργατών, μπορούσε να αποφευχθεί; Ναι, μπορούσε. Αυτή ή 'Εθνική ζημιά και ή ταλαιπωρία των χιλιάδων επιβατών και ή άγωνία των ίδιων των ναυτεργατών - άκτοπλών και ποντοπόρων — μπορούσε να μην είχε προκύψει.

Ένας καλός σκακιστής όταν κάνει μία κίνηση, προβλέπει το άντιπάλο — γιατί παρά τις διαβεβαιώσεις του κ. YEN ότι μάς άγαπά και μάς φροντίζει, έντούτοις φέρθηκε σάν άντίπαλος — την κίνηση ή τουλάχιστον πρέπει να την προβλέπει. Καί έδω, έκανε ό Κύριος YEN μία κίνηση τόσο καταστροφική, τόσο επιζήμια για τον άντίπαλο, που έπρεπε να προβλέψει ότι αυτός θα υπερασπιζόταν — για πρώτη φορά ίσως τόσο σθεναρά — την ίδια του την ύπόσταση. Υπήρχε περίπτωση να μην υπερασπιστούμε ένα τόσο σοβαρό κεκτημένο δικαίωμα; Μά αυτό θα πεί Δημοκρατία, ή άντίθετη περίπτωση είναι ραγιαδισμός, χαρακτηρισμός που κανένας δεν θέλει. Έχουμε τά προηγούμενα: Τήν κατάργηση του δικαιώματος της χρησιμοποίησης του δραχμοποιημένου συναλλάγματος για οίκουσκευές και άγορά άκινήτων.

Τήν αύξηση των άπομαχικών και κρατήσεων γενικά. Καμμία άντίδραση εκ μέρους μας γιατί δεν έπρόκειτο για τόσο ζωτικά για τό έπάγγελμά μας θέματα. Άρα υπάρχει λογική στους ναυτεργάτες.

Άλλά έδω είχαμε τον άποκεφαλισμό του ύψιστου δικαιώματος και από χρόνια κεκτημένου, να βγαίνουμε στην άπομαχία στά 50 χρόνια ηλικίας. Καί προϋπήρχε ή πρόσφατη άσση ότι λόγω της φύσης του επικίνδυνου και άνθυγιεινού και της ιδιαιτερότητας του έπαγγέλματος, γίνεται αυτό, χωρίς καμμία οικονομική παροχή. Βασίζομαστε στην άδεια που πληρώνουμε και την θεωρούσαμε πραγματική ύπηρεσία. Υπάρχουν άλλα έπαγγέλματα που βγαίνουν και πολύ πριν τά 50 χρόνια ηλικίας, και μερικά που δεν βγαί-



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



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

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



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

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

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

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD. RENNIE HOUSE
57/60 ALDGATE HIGH STR.
LONDON EC3N 11 AL
TEL. 4882171/4 TELEX: 889378 TRANS G.

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

**LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.**

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

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

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986

νουν τόσο νωρίς, έχουν τό επίδομα τό σχετικό.

Έδω λοιπόν είθελε ο Κύριος Υπουργός νά βγαίνει κάποιος ναυτικός στά 50 χρόνια ηλικία μέ 23 χρόνια πραγματικής ναυτικής υπηρεσίας — άφού επανειλημμένα τόνισε ότι δέν αúξάνεται τό κατώτατο όριο ηλικίας πός συνταξιοδότηση. Μέ άλλα λόγια, ναυτικός πού μπάρκάρισε 20 χρονών, νά έχει στά 30 υπόλοιπα χρόνια μέχρι τά 50, πραγματική υπηρεσία 23 χρόνια!!! καί αν αφαιρέσουμε δύο χρόνια γιά τό στρατιωτικό περίπου καί ένα μέ δύο γιά εξετάσεις γιά διπλώματα, μένουν 26-27 χρόνια στά όποία έπρεπε νά έχει υπηρεσία 23 χρόνια. "Αν αυτό λέγεται λογική, τότε ποιά είναι ή έννοια τού παράλογου; Σήμαινε λοιπόν ότι ΚΑΝΕΝΑΣ δέν θά επαιρνε σύνταξη στά 50 χρόνια ηλικία, αλλά πάνω από τά 55.

Έπρεπε λοιπόν νά περιμένει μία τέτοια ΔΙΚΑΙΗ αγανάκτηση τού ναυτοκόσμου, γεγονός πού έγινε μέ όλα τά καταστροφικά αποτελέσματα.

Έρχόμαστε τώρα στην αντίπαλη παράταξη — πού δέν πρέπει λογικά αυτά τά δύο μέρη νά είναι αντίπαλα, αντίπαλοι μπορεί νά είναι ναυτεργάτες καί έφοπλιστές σάν σχέση κεφαλαίου - εργασίας καί θά πρέπει νά είναι άντεκδικητές καί όχι αντίπαλοι.

Η ένσωμάτωση μιάς σειράς αιτημάτων — πού γιά νά τά πούμε πιό σωστά, δέν ήταν αιτήματα, γιατί έμεις δέν ζητούσαμε τίποτα, απλά θέλαμε νά κρατήσουμε αυτά πού είχαμε, άρα διεκδικούσαμε τήν μή αφαίρεση κτημάτων — 'ον προτέρων δέν ήταν δυ-

νατόν νά ικανοποιηθούν μέ μιάς, ίσως ύπηρεξε καί έλλειψη διαπραγματευτικής εύελιξίας λόγω των πολλών τάσεων καί απόψεων πού επικρατούν στην ΠΝΟ — πράγμα φυσικό —. Βέβαια από τό πέλαγος δέν μπορούμε νά ξέρουμε τίς έσωτερικές διεργασίες πού έγιναν, ώστε νά φανεί καθαρά αυτό πού είπαμε πιό πάνω, δηλαδή αν δέν υπήρχε διαλλακτικότητα στην ΠΝΟ ώστε νά σταματήσει τήν άπεργία μέ τήν πρώτη ύπόσχεση τού ΥΕΝ ότι θά άποσύρει τήν τροπολογία. Γιατί καί τήν δεύτερη φορά, ύπόσχεση ήταν καί όχι έγγραφη δέσμευση, όπως ύπόσχεση ήταν καί ότι θά φροντίσει γιά τό φορολογικό των άκτοπλώνών μιά καί δέν έχει άρμοδιότητα πάνω σ' αυτό. Καί έδω γεννάται τό έρώτημα.

Οί κ.κ. Υπουργοί Οικονομικών καί Έθνικ. Οικονομίας δέν είχαν έκ των προτέρων μιά έναλλακτική θέση πού θά χρησιμοποιούσαν σέ περίπτωση πού τά πράγματα θά έξελισσόταν όπως έξελίχθηκαν, ώστε νά μήν τούς ψάχνουν τήν τελευταία στιγμή; "Αρα, υπήρξε ένας σκληρός χειρισμός, μονοκόμματος θά έλεγα, από μέρους τής ΠΝΟ καί αυτό έπαναλαμβάνω γιά νά μή παρερμηνευθούν τά παραπάνω, πάντα μέ τίς υπάρχουσες πληροφορίες πού μπορεί νά είναι ίσως οί έπιφανειακές.

Λάθος επίσης ή χρησιμοποίηση των ειδικών δυνάμεων καί των πλοίων τού Π.Ν. σάν άπεργοσπαστικό μέσο, παρά το δικαίωμα πού δίδεται από τόν Νόμο, αλλά έγινε τό έξης άδιάνοητο: Νά βρεθούν άντιμέτωποι ναυτικοί, τού Πολεμικού καί τού Έμπορικού

Ναυτικού, δηλαδή, άδελφία, συνάδελφοι.

Συμπέρασμα: Δέν πρυτάνευσε ή λογική άπό τόν ΥΕΝ όπως δέν υπήρχε καί ή άπαραίτητη όμοφωνία στην ΠΝΟ πού είναι άπαραίτητη σέ κάθε επιθετική ή άμυντική ένέργεια καί στην περίπτωση αυτή ήταν άμυντική.

"Ας γίνουν διδάγματα αυτά γιά τό μέλλον ώστε νά άποφύγουμε στους χαλεπούς καιρούς, παρόμοιες καταστάσεις πού μόνο καλό δέν φέρνουν σέ κανένα.

Ζημιώθηκε τό Κράτος. Ζημιώθηκε τό Υπουργείο γιατί οί ναυτικοί χάσαμε τήν έμπιστοσύνη πός αυτό. Ζημιώθηκαν οί άκτοπλοί έφοπλιστές, μά καί οί ναυτικοί έν μέρει καί αυτό θά φανεί πολύ σύντομα.

Τό κέρδος λοιπόν ήταν νά παραμείνουμε στά παλαιά έπίπεδα, στό παλιό καί καταξιωμένο δικαίωμα τής άπομαχίας. "Αέριζε λοιπόν τόση φασαρία πού σέ τελευταία άναλυση δέν θά έπέφερε στό ΝΑΤ σχεδόν τίποτα;

ΝΙΚΟΣ ΚΑ'Ι'ΜΑΚΗΣ
Άσυρματιστής

Κωνσταντζα 20 Άπριλίου 1987

Σημ. Συντ.: Ο έπιστολογράφος άσφαλώς δέν είχε διαβάσει τό άρθρο τού προηγούμενου τεύχους των «Ναυτικών Χρονικών» μέ τίτλο «Έξω από τά δόντια» από τό όποιο προκύπτει σσφέστατα ότι ό μόνος πού δέν έφταιγε ούτε γιά τήν περιβόητη τροπολογία αλλά ούτε καί γιά τή σημερινή κατάσταση τού ΝΑΤ είναι ό σημερινός ύπουργός κ. Στάθης Άλεξανδρής — τό έπαναλαμβάνουμε γιά νά μήν δημιουργούνται έσφαλμένες έντυπώσεις.



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181
6518

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

ΟΙ ΑΠΕΡΓΙΑΚΕΣ ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

Καί οί έπιπτώσεις τους στην ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων

Τού κ. ΚΩΝ. ΑΡΑΒΑΝΗ, πλοιάρχου Ε.Ν., πλοιοκτήτη

“Όταν μέ την εύκαιρία της πανηγυρικής έκδοσης των «Ναυτικών Χρονικών» της 15.1.87 ζητήθηκε ή γνώμη μας γιά την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του Έλληνικού πλοίου μετά την τροποποίηση του όρου 8 των έγκριτικών πράξεων, προσπαθήσαμε μέσα από γενικές κατευθύνσεις καί όσο μάς επέτρεπε ό χώρος νά δώσουμε μία εικόνα, πάντοτε κατά την προσωπική μας άποψη, γιά ό,τι έγινε καί γιά ό,τι έπρεπε νά γίνει ακόμη ώστε νά καταστεί τό Έλληνικό πλοίο ανταγωνιστικό καί νά επαναπα-
τρισθεί.

Θά προσπαθούμε κάθε φορά όταν έ-
να από τά μέτρα πού έθίξαμε έρχεται στην επικαιρότητα νά τό εξετάζουμε διεξοδικότερα έφ’ όσον καί οί στήλες των «Ναυτικών Χρονικών» δέν έχουν αντίρρηση γιά την φιλοξενία.

Πολύς λόγος γίνεται τελευταία γιά τίς άπεργίες, πού είναι ένα από τά μέ-
τρα πού έθίξαμε, ότι θά πρέπει νά λυ-
θούν ώστε συνδυαζόμενα μέ τά άλλα,
νά φέρουν πίσω τό Έλληνόκτητο πλοίο.

Είναι γνωστό ότι ξεκινήσαμε τίς ά-
περγιακές κινητοποιήσεις τόν μήνα Δε-
κέμβριο στό πλοίο της ποντοπόρου
ναυτιλίας καί έκτοτε συνεχίζουμε στό
πλοίο της άκτοπλοϊας μέ άποκορύφωμα
τίς πρό των έορτών του Πάσχα κινητο-
ποιήσεις καί άβέβαιο τό μέλλον ως
πρός την εξέλιξη τους (αυτό τό κείμενο
γράφεται πριν από την Μεγάλη Έβδο-
μάδα).

Δέν είναι σέ θέση νά γνωρίζει κανέ-
νας τί συνέβη τόν μήνα Δεκέμβριο στό
ποντοπόρο πλοίο, όότι σύμφωνα μέ τίς
άνακοινώσεις του Υ.Ε.Ν. οί άπεργιακές
κινητοποιήσεις απέτυχαν παταγωδώς,
σύμφωνα μέ τίς άνακοινώσεις της
Π.Ν.Ο. επέτυχαν πλήρως, ενώ ή πλοιο-
κτησία δέν ήτο σέ θέση νά δώσει συγκεκρι-
μένη απάντηση άφού καί οί μεμονω-
μένοι πλοιοκτήτες έλεγαν ότι όρισμένα
πλοία τους άπεργήσανε, ενώ τά περισ-
σότερα όχι. Έτσι άκριβή συμπεράσματα
δέν υπάρχουν καί είναι νά άπορεί κα-
νείς μέ την σοβαρότητα των τόσο πολύ

καί καλά οργανωμένων ύπηρεσιών καί
σωματείων της πατρίδας μας πού άφη-
σαν νά περάσει άπαρατήρητο ένα τόσο
σοβαρό γεγονός χωρίς νά βγούν τά κα-
τάλληλα συμπεράσματα, τουλάχιστον
όσο είναι δυνατόν, όότι λέγεται ότι ύ-
πήρξαν καί τά πλοία πού ενώ τά πληρώ-
ματά τους δέν άπεργήσανε έστειλαν τη-
λεγραφήματα πού έβεβαίωναν στό σω-
ματείο τους γιά τό αντίθετο.

Υπάρχει όμως μία πραγματικότητα,
ότι ενώ τά αιτήματα των σωματείων πα-
ραμένουν στό άκέραιο, άπεργίες στό
ποντοπόρο πλοίο δέν άνακοινώθηκαν έ-
κτοτε καί ό στίβος μετατοπίσθηκε στό
άκτοπλοϊκό πλοίο μέ συνεχείς άπεργια-
κές κινητοποιήσεις καί μέ αιτήματα γε-
νικά πού άφορούν τόσο στην ποντοπό-
ρο ναυτιλία όσο καί στην άκτοπλοία.

Είναι φανερό, ότι τά ναυτεργατικά
σωματεία γνωρίζουν ότι άπεργιακές κι-
νητοποιήσεις, τουλάχιστον σ’ αυτή την
περίοδο, στό ποντοπόρο πλοίο δέν έ-
χουν έπιτυχία, όότι αν μή τί άλλο, είναι
αντιστρόφως άνάλογο τό άποτέλεσμα
μέ τίς κινητοποιήσεις καί τά έξοδα. Αύ-
τό βεβαίως όσο τά ποντοπόρα πλοία εί-
ναι λίγα καί ή προσφορά έργατικού δυ-
ναμικού μεγάλη, αυτό όμως θά αλλάξει
όταν αλλάξουν καί οί συντελεστές. Έ-
τσι προτιμήθηκε ή σίγουρη λύση του ά-
κτοπλοϊκού πλοίου μέ την εύκαιρία πού
είναι σίγουρο τό σταμάτημά του.

“Ας μπορούμε όμως μέσα στην ουσία
του όλου προβλήματος καί χωρίς κανέ-
να φόβο αλλά καί χωρίς καμία συλλογι-
κή τοποθέτηση καί προκατάληψη άς
προσπαθήσουμε νά βγάλουμε τά σω-
στά συμπεράσματα.

Κατ’ άρχήν τό δικαίωμα της άπεργίας
είναι κατοχυρωμένο από τό Σύνταγμα
του Έλληνικού Κράτους καί ούδείς
μπορεί νά τό καταργήσει, άμφιβάλλου-
με δέ καί άν μπορεί νά τό περιορίσει.
Αυτό γίνεται στην στεριά, αυτό γίνεται
καί στη θάλασσα μέ μόνη την διαφορά
ότι είναι διαφορετικές οί έπιπτώσεις καί
οί οικονομικές καί οί άλλες, από την ά-
περγία στό πλοίο καί την άπεργία στους

άλλους τομείς.

“Όταν γίνεται άπεργία στό Δημόσιο ή
στους Δημόσιους οργανισμούς έξχωρα
από τό ότι προβλέπεται μέ νομική ρύθ-
μιση ή διατήρηση όρισμένου προσωπι-
κού άσφαλείας (βλέπε ΔΕΗ - ΟΤΕ κ.λπ.)
μέ τό όποιο προσωπικό κατά κανόνα ή
ύπηρεσία λειτουργεί, οί έπιπτώσεις εί-
ναι ούδέτερες έως θετικές γιά τό Δημό-
σιο δεδομένου ότι ό πολίτης θά έξυπη-
ρετηθεί μέ την λήξη της άπεργίας, ενώ
τό Δημόσιο καί οί οργανισμοί θά έξακο-
λουθούν νά υπάρχουν καί θά έχουν καί
οικονομικό όφελος έπειδή δέν θά πλη-
ρώσουν τους μισθούς των ήμερών της
άπεργίας. Δέν θίγεται δηλαδή, μέ την ό-
ποιαδήποτε άπεργία στό Δημόσιο καί
τους Δημόσιους οργανισμούς, ή ύπαρ-
ξίς τους καί ή όντότητά τους.

Στόν ιδιωτικό τομέα τώρα στην μέν
παροχή ύπηρεσιών ισχύει ό,τι καί στό
Δημόσιο, θά επαναλάβει δηλαδή ή ιδω-
τική επιχείρηση τίς ύπηρεσίες της μετά
την άπεργία άφού άναστείλει τίς πλη-
ρωμές της καί στό τέλος του έτους πι-
θανόν νά παρουσιάσει τόν ίδιο τζίρο μέ
όλιγότερα έξοδα.

Στόν τομέα της παραγωγής όμως τά
πράγματα δυσκολεύουν όότι κατά τίς
συγκεκριμένες ήμέρες της άπεργίας ή
παραγωγή σταματάει μέ τίς γνωστές οι-
κονομικές έπιπτώσεις, όμως τό έργο-
στάσιο ή ή βιοτεχνία δέν πρόκειται νά
καταστραφεί από τή μη έγκαιρη παρά-
δοση του προϊόντος, όότι τουλάχιστον
στους όρους της παραγγελίας προβλέ-
πεται καί ή σχετική καθυστέρηση γιά
λόγους άνωτέρας βίας στην όποία έμπί-
πτει ή άπεργία, όόποτε ή παράδοση του
προϊόντος θά πραγματοποιηθεί, έστω
καθυστερημένα καί μέ κάποιες οικονο-
μικές βεβαίως έπιπτώσεις.

Τά πράγματα όμως στην ναυτιλία εί-
ναι διαφορετικά, όότι κινδυνεύει ή ίδια
ή ύπαρξίς της επιχείρησης, λόγω ιδιαι-
τερότητας, καί θά άναφέρουμε τους λό-
γους οί όποιοι βεβαίως είναι διαφορετι-
κοί γιά τό ποντοπόρο καί διαφορετικοί
γιά τό άκτοπλοϊκό πλοίο.

ΑΕΓΕΑΝ OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/8 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

Τό 'Ελληνικό ποντοπόρο πλοίο, έπειδή δέν υπάρχουν 'Εθνικά φορτία νά μεταφέρει έξευρίσκει φορτία στόν διεθνή στόλο γι' αυτό καί έχει καταταχθεί στόν τομέα εκείνο πού οί 'Αγγλοι όνομάζουν TRAMP, δηλαδή πλοίο περιπλανώμενο.

'Η έξεύρεσις έργασίας γιά τό 'Ελληνικό πλοίο είναι κατ' έξοχήν θέμα προσωπικών γνωριμιών καί σχέσεων μέ τό κύκλωμα τών ναυλωτών του διεθνούς στόλου, έχει δέ δημιουργηθεί μία μακροχρόνια παράδοση σ' αυτές τίς σχέσεις δεδομένου ότι οί ναυλωτές μεταφέρουν τά φορτία τους μέ τά 'Ελληνικά πλοία σίγουρα καί φθηνά. 'Από τήν στιγμή πού ένα πλοίο δέθηκε μέ τόν ναυλωτή του μέ τήν σύμβαση ναυλώσεως έχει αναλάβει τεράστιες υποχρεώσεις γιά τήν καλή εκτέλεσή της, οί όροι τής οποίας είναι πάρα πολλοί καί μέ πολλές ιδιαιτερότητες, πάντοτε κατά κανόνα υπέρ του ναυλωτού ως ισχυρότερου τών συμβαλλόμενων.

Βεβαίως υπάρχουν καί οί τυπωμένοι όροι πού προβλέπουν τίς περιπτώσεις άπεργιών, όμως κατά κανόνα οί ναυλωτές ως τό ισχυρότερο συμβαλλόμενο μέρος διαγράφουν τά άναφερόμενα στις άπεργίες πληρωμάτων καί δέν διανοούνται καν ότι έναύλωσαν πλοίο πού θά τους δημιουργήσει προβλήματα. 'Εξ άλλου έχουν τήν δυνατότητα νά ναυλώσουν φθηνότερα πλοία άνατολικών χωρών καί χωρίς άπεργία. 'Όταν, λοιπόν, παρά τά διαλαμβανόμενα στην σύμβαση ναυλώσεως τό πλήρωμα μετά τόν κατάπλου πραγματοποιεί τήν άπεργία, ή ναυλωτής άρχίζει τίς άπαιτήσεις οί όποιες ξεκινάνε από τά δικαιώματα προβλήτας καί ύπερμεριών έργατών καί άναμονών γιά τήν φορτοεκφόρτωση καί φθάνουν μέχρι τίς άπαιτήσεις γιά τήν μη έγκαιρη προώθηση του φορτίου στην κατανάλωση ή καί άκόμη τήν φθορά του. 'Όλες αυτές τίς άπαιτήσεις ή ναυλωτής τίς έρμηνεύει από μερικές εκατοντάδες χιλιάδες δολλαρίων μέχρι καί κάποια εκατομμύρια, καί τίς επιβάλλει μέ συντηρητική κατάσχεση καί απαγόρευση απόπλου, μέχρι τής καταβολής έγγυητικής επιστολής, δηλαδή μέ

τό χάσιμο του πλοίου.

'Ερωτούμε λοιπόν, όλους τούς ύπευθύνους αυτού του τόπου αλλά καί τόν 'Ελληνικό λαό ή όποίους σιτίζεται έμμεσα από τό 'Ελληνικό πλοίο: είναι ίση μεταχείριση αυτή όταν όπουδήποτε τής 'Ελληνικής επικράτειας γίνει άπεργία στην χειρότερη περίπτωση νά υπάρχουν μερικές οικονομικές έπιπτώσεις καί όταν γίνει στό ποντοπόρο πλοίο αυτό νά εξαφανίζεται;

.. 'Ας έλθουμε τώρα στό άκτοπλοϊκό πλοίο νά δούμε τίς έπιπτώσεις από τίς άπεργιακές κινητοποιήσεις.

Τά άκτοπλοϊκά πλοία στην πατρίδα μας είναι ένας κλάδος επιχειρηματικός μέ επικίνδυνες ιδιαιτερότητες. Πρώτον, διότι συνδέει τά πολλά 'Ελληνικά νησιά τών όποιών ή οικονομική καί βιοτική ύπαρξις εξαρτάται από τήν άκτοπλοϊκή συγκοινωνία, δεύτερον, διότι τά περισσότερα νησιά είναι κατεσπαρμένα στό Αίγαίο, πρόσθετα φορτισμένο μέ τά 'Ελληνοτουρκικά, τρίτον, διότι ή κατ' έξοχήν ύπαρξις καί έξυπηρέτησις του τουρισμού τής 'Ελλάδος εξαρτάται από τό άκτοπλοϊκό σκάφος καί, τέλος, τέταρτον, διότι ή κύρια έργασία του πού θά τό στηρίξει οικονομικά είναι τρεις - τέσσερις θερινοί μήνες ενώ τούς ύπολοίπους όκτώ - έννέα μήνες λειτουργεί μέ παθητικό. 'Όλοι αυτοί οί λόγοι συνηγορούν ώστε τό άκτοπλοϊκό πλοίο άνέκαθεν νά άποτελεί τόν πλέον εύπαθ ή τομέα ιδιωτικής επιχείρησης χωρίς ποτέ τό Κράτος νά τό βοηθήσει αλλά άπεναντίας νά του φέρει συνεχώς έμπόδια καί νά τό άφήνει μόνο του νά τά βγάξει πέρα.

"Ερχεται τώρα ή τάξις τών εργαζόμενων σ' αυτά καί πραγματοποιεί συνεχεις άπεργίες μέ τήν προβολή αιτημάτων πού άλλα άφορούν σέ άπαιτήσεις πάνω σ' αυτά καί άλλα άφορούν σέ άπαιτήσεις επί τών ποντοπόρων πλοίων.

"Ας δούμε όμως ποιές είναι οί οικονομικές έπιπτώσεις άλλα καί οί άλλες, από τήν άπεργία στα άκτοπλοϊκά πλοία.

Κατ' άρχήν όλες οί άπεργίες πού έγιναν μέσα στόν χειμώνα δέν επιβαρύνανε σοβαρά τό πλοίο, πιθανόν δέ καί κα-

θόλου. 'Η πρώτη περίοδο πού τό άκτοπλοϊκό πλοίο βρίσκει κάποια άνακούφιση μετά τόν παθητικό χειμώνα είναι ή περίοδος του Πάσχα μέ τήν κάποια έσωτερική διακίνηση, συνεπώς τήν άπεργία αυτό τό διάστημα θά τήν αισθανθεί οικονομικά τό άκτοπλοϊκό πλοίο. 'Εάν όμως τό ίδιο βιολί παιχθεί καί τήν θερινή περίοδο, τότε τόν 'Οκτώβρι δέν θά ύπάρχει άκτοπλοϊκή επιχείρηση χωρίς ύπερβολικά χρέη τά όποια βεβαίως μεταφέρονται στό πλοίο μέ συντηρητικές κατασχέσεις καί απαγόρευση απόπλου, ενώ τόν χειμώνα δέν θά ύπάρξει συγκοινωνία καί άν άκόμη δέν άπεργούμε.

Ποιοί θά πληρώσουν αυτές τίς άπεργίες; Πρώτον ή άκτοπλοϊκή επιχείρηση ή όποια θά κατασταφεί καί θά χάσει τό άκτοπλοϊκό σκάφος, δεύτερον, τά 'Ελληνικά νησιά καί οί κάτοικοί τους διότι θά πάθουν οικονομικές καί άλλες καταστροφές, τρίτον, ή 'Εθνική άμυνα, τέταρτον, ή τουρισμός, πέμπτον ή 'Εθνική οικονομία καί, έκτον, οί ναυτικοί γιατί θά έχει ψοφίσει ή γαϊδαρος.

Καί θέτουμε πάλι τό έρώτημα καί στους ύπευθύνους αυτού του τόπου, καί στόν ίδιο τόν 'Ελληνικό λαό: είναι ίση μεταχείριση αυτή άπεργιακών κινητοποιήσεων λόγω συνεπειών όταν τό μέν άκτοπλοϊκό πλοίο καταστρέφεται ή λοσχερώς ενώ οί άλλοι άπλώς έχουν κάποια οικονομική έπίπτωση;

Στό σημείο αυτό θα ύπογραμμίσουμε ότι θά έπρεπε τόσο τό άρμόδιο 'Υπουργείο όσο καί τά ενδιαφερόμενα σωματεία καί 'Ενώσεις νά είχαν τοποθετήσει στην Βουλή τών 'Ελλήνων επιμόνως τήν ιδιαιτερότητα τής ναυτιλίας κατά τίς συζητήσεις γιά τόν καταρτισμόν του ισχύοντος Συντάγματος τών 'Ελλήνων, διότι οί πατέρες του 'Εθνους κατά κανόνα δέν γνωρίζουν τήν ναυτιλία, καί νά ζητήσουν ιδική μεταχείριση γιά τήν άπεργία επί τών πλοίων, πράγμα πού δέν έγινε καί έχάθη χωρίς έλαφρυντικά ή εύκαιρία.

"Όμως θά πρέπει νά σταθούμε περισσότερο στα αίτήματα πού προβάλλει ή ναυτεργατική πλευρά χωρίς ωστόσο νά

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

**OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.**

**2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS**

**PHONES: 4132208 - 4515388 - 4518088
TLX: 21 1339 FLOT GR.**

πάρουμε θέση εάν είναι δίκαια ή όχι, διότι έξ άλλου αυτό δεν είναι ο λόγος που γράφεται τό παρόν, αλλά ή ανταγωνιστικότητα του Έλληνικού πλοίου καί πόσο τό επιβαρύνει ή άπεργία (ας μίν ξεχνάμε ότι πάντοτε υπάρχουν δίκαιες καί παράλογες απαιτήσεις).

Αναφέρεται ή ναυτεργατική πλευρά σέ κεκτημένα δικαιώματα τά όποια απέκτησε όπως είναι φανερό στην δεκαετία 1970-1980 τότε που ή ναυτιλία πραγματοποιούσε άλματώδη άνοδο καί θεαματικά κέρδη, όλες δέ οι απαιτήσεις της ναυτεργατικής πλευράς ικανοποιούνταν από την πλοιοκτησία χωρίς αντίρρηση.

Μου είναι άκόμη νωπή ή συνομιλία που είχα κάποτε τυχαία την εποχή εκείνη μέ πολύ ύψηλά ιστάμενο ναυτεργατικό στέλεχος τό όποιο στέλεχος δεν έκρυβε την έκπληξη του γιά την εύκολία μέ την όποία δύο τουλάχιστον πρόεδροι πλοιοκτητών ενώσεων τούς έκαναν δεκτά όλα τά αιτήματα χωρίς έστω καί μία τυπική αντίρρηση. Καί άφου τά πλοία έκέρδιζαν καλώς-εδίδοντο οι παροχές, όμως θά έπρεπε νά έχουν τόν χαρακτήρα των έκτάκτων έπιδομάτων ή παροχών καί όχι των μονίμων γιατί τώρα έγιναν κεκτημένα δικαιώματα καί ά-

παιτούνται σέ μία μακροχρόνια κρίση που τό πλοίο δεν έχει την δυνατότητα νά τά δώσει καί φεύγει.

Αλλά καί τό Κράτος πάντοτε έκανε φιλολαϊκή πολιτική καί ποτέ τίποτε δεν άρνήθηκε σέ απαιτήσεις που είχαν κάποια σύνδεση μέ αυτό.

Στό παραπάνω διάστημα ή ναυτεργατική πλευρά επέτυχε θεαματικές παροχές, μισθολογικές, κλαδικές καί θεσμικές, μέ άποκορύφωμα την σύνταξη στά 50 έτη ηλικίας καί 13,5 έτη βασικής θαλάσσιας ύπηρεσίας μέ μέγιστο τά 23 έτη, χωρίς κανέναν νά ξεετάσει τότε εάν τό NAT άντέχει στίς παροχές. Σήμερα γίνεται προσπάθεια νά αναθεωρηθούν αυτοί οι συντελεστές διότι άλλως τό προβληματικό καί ύπερχρεωμένο NAT θά κηρύξει πτώχευση. Η ναυτεργατική πλευρά δεν είναι διατεθειμένη νά διαπραγματευθεί τίποτε αλλά καί νά επαναφέρει στό προηγούμενο καθεστώς, ό,τιδήποτε μεταβλήθηκε τόν τελευταίο καιρό, από τις πράξεις νομοθετικού περιεχομένου έως τό φορολογικό καθεστώς.

Από τά αιτήματα της ναυτεργατικής πλευράς έλάχιστα μπορούν νά ικανοποιηθούν από την πλοιοκτησία. Τά πολλά έμπίπτουν στην Κρατική άρμοδιό-

τητα έπειδή όμως άντιστρατεύονται την κυβερνητική οικονομική πολιτική την όποία ή κυβέρνηση δεν φαίνεται διατεθειμένη νά μεταβάλλει φοβούμεθα ότι τό άδιέξοδο θά είναι συνεχές καί καταστροφικό.

Όλη αυτή ή κατάσταση έχει δημιουργήσει έναν τεράστιο προβληματισμό καί δεν είναι σέ θέση κάποιος όσο καλά καί αν γνωρίζει την ναυτιλιακή επιχείρηση καί τό πλαίσιο που την περιβάλλει νά άπαντήσει στό καιριο έρώτημα ποιές θά είναι οι επιπτώσεις από τις άπεργιακές κινητοποιήσεις στό Έλληνικό πλοίο δεδομένου ότι μπορεί νά σταματήσουν άμέσως μέ την ικανοποίηση όλων των αιτημάτων καί την κατά συνέπεια έπαύση των ήμερησίων έξόδων των πλοίων κατά μερικές έκατοντάδες δολάρια ή νά προχωρήσουν μέχρι πλήρους έξοντώσεως.

Έν άναμονή λοιπόν των εξελίξεων καί ως τότε ως εύχρηστος σύνηση σέ όλες τις πλευρές μέ γνώμονα καί μόνο νά μίν χάσουμε καί άλλα πλοία από την Έλληνική σημαία που θά σημάνει την καταστροφή.

ΚΩΝ/ΝΟΣ ΑΡΑΒΑΝΗΣ
Πλοίαρχος Ε.Ν. - Πλοιοκτήτης

Seatrader Maritime Inc.

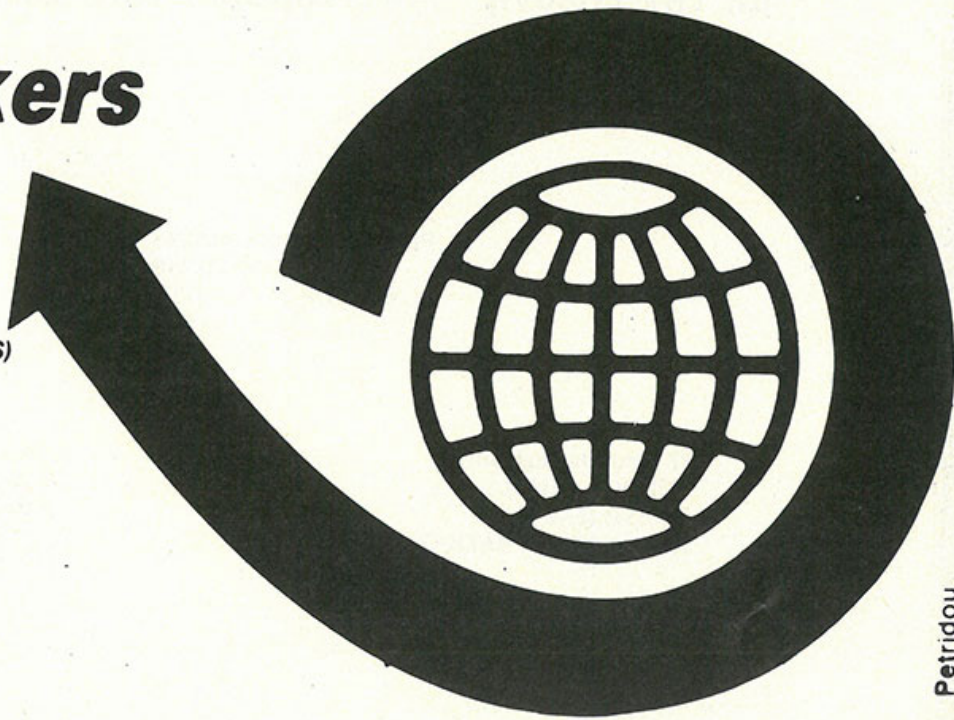
Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

BRANCH:

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



Petridou

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

2, Afentouli Str.
PIRAEUS
PHONES: 4520106/4520268
4525510/4520609
TLX: 212378 BALK - 212772 FLOT

82 Borought High Str.
LONDON SE11LL
407.3543 (Five Lines)
8812035/8811414 BALK G.

299 Broadway
Room 805
NEW YORK 10007
4067010 - 4067029
ITT 426799 BALF

ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΡΥΘΜΙΣΕΩΣ ΘΕΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (ILO)

Του 'Αντιπλοίαρχου Λ.Σ. ΚΩΝ. ΧΑΡΤΟΦΥΛΗ

Στή μνήμη των συμμαθητών μου της ΑΔΣΕΝ/ΥΔΡΑΣ που χάθηκαν στην αιώνια πάλη του "Έλληνα να κατακτήσει τό γαλανό πόντο"

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις 24 προσεχούς Σεπτεμβρίου, θα συνέλθει στην έδρα της Διεθνούς 'Οργάνωσης 'Εργασίας (γιά συντομία θά τήν αναφέρουμε ΔΟΕ), στη Γενεύη, ή Ναυτιλιακή Σύνοδος των Κρατών - μελών της 'Οργάνωσης γιά νά πάρει τελικές αποφάσεις πάνω σέ τέσσερα σοβαρότατα θέματα, τά όποια έχει επεξεργασθεί ή Προπαρασκευαστική Τεχνική Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη της ΔΟΕ (γιά συντομία θά τήν αναφέρουμε PTMC/86, Preparatory Technical Maritime Conference), πού συνήλθε επίσης στη Γενεύη στόν περασμένο Μαΐο. Σκοπός αυτής της μελέτης είναι ή παρουσίαση καί σχολίαση των θεμάτων αυτών (καί ενός ακόμη πού συζητήθηκε στην PTMC/86) καί ή επισημάνση των επιπτώσεων πού μπορεί νά έχουν οι νέες ρυθμίσεις πάνω στό έλληνικό πλοίο καί τόν έλληνα ναυτικό.

Κρίνουμε όμως σκόπιμο, πρίν από τήν ανάπτυξη του θέματος νά αναφερθούμε γιά λίγο στη Διεθνή 'Οργάνωση 'Εργασίας, γιατί έτσι θά είναι πιό κατανοητό τό κείμενο πού θά ακολουθήσει καί γιατί κατά τήν άποψή μας, πολύ λίγα έχουν γραφεί γι' αυτή τήν τόσο σημαντική Διεθνή 'Οργάνωση.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ Α. 'Ιδρυση της ΔΟΕ

Η Διεθνής 'Οργάνωση 'Εργασίας (ΔΟΕ) International Labour Organisation (ILO) ιδρύθηκε τό 1919.

Η ίδρυση της, ήταν αποτέλεσμα μα-

κροχρόνιων προσπαθειών καί αγώνων πού άρχισαν από τόν περασμένο αιώνα, όταν ή ανάπτυξη της βιομηχανίας δημιούργησε νέες συνθήκες στην προ-σφορά καί ζήτηση εργασίας καί νέες σχέσεις εργοδοτών καί εργαζομένων.

Κάτω από τήν πίεση των θεωρητικών των εργατικών ζητημάτων των συνδικαλιστών, αλλά καί πολλών πολιτικών, άρκετά κράτη πήραν μέτρα ίκανοποίησε-ως αίτημάτων των εργαζομένων σύμφωνα μέ τίς αντιλήψεις του «κράτους κοινωνικής προνοίας» πού τότε άρχισαν νά επικρατούν.

Γρήγορα όμως έγινε αντιληπτό, ότι μόνο μία ρύθμιση επί διεθνούς επιπέ-δου καί μία συνεργασία όλων των κρα-τών, θά μπορούσε νά δώσει λύση στα σοβαρά προβλήματα πού αντιμετώπιζε τότε ή εργατική τάξη. Σάν πρόγονος της ΔΟΕ, μπορεί νά θεωρηθεί ό «Διε-θνής 'Ομιλος» γιά τήν νομοθετική προ-στασία των εργαζομένων, πού ιδρύθη-κε τό 1900, όργάνωσε στη Βασιλεία της 'Ελβετίας ένα Διεθνές Γραφείο μέ σκο-πό τή συγκέντρωση καί δημοσίευση γιά τήν προστασία της εργασίας στα διάφο-ρα κράτη καί συνεκάλεσε διάφορες διε-θνείς διασκέψεις οι όποιες είχαν υιοθε-τήσει τίς δύο πρώτες διεθνείς συμβά-σεις εργασίας πού άφορούσαν, ή πρώτη τήν απαγόρευση της νυκτερινής εργα-σίας των γυναικών καί ή δεύτερη στην χρησιμοποίησή του (θεωρουμένου ως έ-πικίνδυνου) λευκού φωσφόρου στη βιο-μηχανία των σπέρτων.

Μέ τό τέλος του Α' Παγκοσμίου Πο-λέμου, στόν όποιο ή εργατική τάξη κα-τέβαλε βαρύ τίμημα αίματος, ή 'Αμερι-

κανική 'Ομοσπονδία 'Εργατών σέ συ-νεργασία μέ Ευρωπαίους συνδικαλι-στές, άρχισαν επίμονο άγώνα καί κατά-φεραν νά πείσουν τούς ήγέτες των νικη-τών νά συστήσουν τήν «'Επιτροπή διε-θνούς εργατικής νομοθεσίας» μέσα στα πλαίσια των συζητήσεων γιά τή σύναψη ειρήνης. Σκοπός της 'Επιτροπής αυτής ήταν ή έρευνα των συνθηκών εργασίας στα διάφορα κράτη, ή μελέτη των προ-βλημάτων πού υπήρχαν καί ή ύποβολή προτάσεων γιά τή δημιουργία μιας διε-θνούς 'Οργάνωσης γιά τήν προστασία της εργασίας.

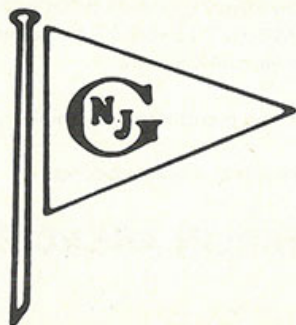
Μέ πρόταση της 'Επιτροπής αυτής, συμπεριλήφθηκε στη Συνθήκη των Βερ-σαλιών τό XIII Μέρος της (άρθρα 387-427 της Συνθήκης) πού περιλάμβανε τίς περισσότερες από τίς προτάσεις πού ό εκπρόσωπος των Γάλλων εργατών Le-on Jouhaux διατύπωσε στό Διεθνές Συνδικαλιστικό Συνέδριο του Leeds τό 1916. Τό τμήμα αυτό της Συνθήκης των Βερσαλλιών απέτέλεσε τόν πρώτο Κα-ταστατικό Χάρτη της ΔΟΕ.

Τό γεγονός αυτό αποτελεί σημαντι-κότατο σταθμό στην ιστορία των εργα-τικών διεκδικήσεων, γιατί γιά πρώτη φορά τό διεθνές δίκαιο καλύπτει θέμα-τα εργατικού δικαίου καί ή «κοινωνική δικαιοσύνη» γίνεται πιό διεθνής νομι-κός κανόνας.

Η ΔΟΕ άρχισε νά λειτουργεί στις 11 'Απριλίου 1919, (πρίν τεθεί σέ ισχύ ή Συνθήκη Ειρήνης), ως 'Οργάνωση της Κοινωνίας των 'Εθνών, απολαύουσα ό-μως εύρείας αυτονομίας.

Η Γραμματεία της 'Οργάνωσης, δη-λαδή τό Διεθνές Γραφείο 'Εργασίας

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

(ΔΓΕ) εγκαταστάθηκε στη Γενεύη και πρώτος Διευθυντής του όριστηκε ο Albert Thomas.

Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η ΔΟΕ, παρά τις εμφανείς δυσχέρειες συνέχισε το έργο της, με την μεταφορά της έδρας του ΔΓΕ στο Μόντρεαλ του Καναδά, μέχρι το 1948, όποτε μεταφέρθηκε και πάλι στη Γενεύη.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και τη διάλυση της Κοινωνίας των Έθνων, η ΔΟΕ, καταξιωμένη πιά στη συνείδηση των λαών αναπροσάρμοσε τον Καταστατικό της Χάρτη το 1946, στην 29η σύνοδο της Διεθνούς Συνδιάσκεψης Έργασίας και με κοινή συμφωνία με τον ΟΗΕ, συνέχισε τη λειτουργία της ως μόνη και εξειδικευμένη Διακυβερνητική Οργάνωση του ΟΗΕ με πλήρη αυτοτέλεια.

Με τη μορφή αυτή λειτουργεί μέχρι σήμερα, έχουσα την έδρα του ΔΓΕ στο ιδιόκτητο μέγαρό της στη Γενεύη.

Τό γεγονός ότι η ΔΟΕ είναι ο μόνος Διεθνής Οργανισμός της Συνθήκης των Βερσαλλιών που εξακολουθεί να υπάρχει και μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, καταδεικνύει τη σπουδαιότητα του επιτελεσθέντος έργου και την καθολική αναγνώριση της αναγκαιότητας και χρησιμότητας της υπάρξεως της.

Β. Σκοπός και κατευθυντήριες αρχές της ΔΟΕ.

Οι θεμελιώδεις αρχές στις οποίες στηρίζεται η δράση της ΔΟΕ, αναφέρονται στο Προοίμιο του Καταστατικού της Χάρτη και είναι:

«Η παγκόσμια και διαρκής ειρήνη μπορεί να εδραιωθεί, μόνον αν βασίζεται επί της κοινωνικής δικαιοσύνης.

Υφίστανται συνθήκες εργασίας, που

συνεπάγονται την αδικία, την αθλιότητα και τις στερήσεις για πολλούς εργαζόμενους. Τό γεγονός αυτό προκαλεί τέτοιες δυσαρέσκεις, ώστε να τίθεται σέ κίνδυνο η παγκόσμια ειρήνη και αρμονία και επείγει να βελτιωθούν οι συνθήκες αυτές με λήψη μέτρων που θα ρυθμίζουν, τις ώρες εργασίας, την πρόσληψη εργατικών χεριών, την καταπολέμηση της ανεργίας, την εξασφάλιση ήμερομισθίου που θα εγγυάται όρους διαβίωσης, την προστασία των εργαζομένων από τις επαγγελματικές ασθένειες και τὰ ατυχήματα, την προστασία των παιδών, των εφήβων και των γυναικών, την εξασφάλιση παροχής συντάξεως γήρατος και αναπηρίας, την αναγνώριση της αρχής «ίση αμοιβή για ίση εργασία», την πραγμάτωση της αρχής της συνδικαλιστικής ελευθερίας, την οργάνωση της τεχνικής και επαγγελματικής εκπαιδεύσεως κ.α.

Σκοπός της ΔΟΕ είναι η επίτευξη των ανωτέρω στόχων, με την συνεργασία όλων των κρατών - μελών.

Γ. Διάρθρωση και τρόπος λειτουργίας της ΔΟΕ

Χαρακτηριστικό γνώρισμα της έσω-τελικής διάρθρωσεως της ΔΟΕ, είναι η τριμερής αντιπροσώπευση. Δηλαδή, σ' όλα τὰ όργανα της υπάρχει εκπροσώπηση, των Κυβερνήσεων, των εργοδοτών και των εργαζομένων. Καθ' ένα από τὰ τρία μέρη αποφασίζει ανεξάρτητα από τὰ άλλα, σύμφωνα με τις απόψεις των φορέων που εκπροσωπεί.

Τό σύστημα αυτό, παρά τὰ όποια μειονεκτήματά του, αποδείχθηκε επιτυχημένο, γιατί προσδίδει στις αποφάσεις της ΔΟΕ τό απαιτούμενο για την επιτυχία τους κύρος, αφού εξασφαλίζει τη

γενική αποδοχή τους. Πρόσφατα, η Διεθνής Όμοσπονδία Μεταφορών (ITF) έθεσε θέμα, για παρόμοια (τριμερή) διάρθρωση και του IMO.

Τὰ κύρια όργανα της ΔΟΕ είναι:

α) Η Γενική Συνδιάσκεψη που είναι τό νομοθετικό όργανο.

β) Τό Διοικητικό Συμβούλιο, που αποτελεί τό έκτελεστικό όργανο και

γ) Τό Διεθνές Γραφείο Έργασίας, που αποτελεί τη μόνιμη Γραμματεία.

Στη Γενική Συνδιάσκεψη και στο Διοικητικό Συμβούλιο, οι Κυβερνήσεις εκπροσωπούνται από δύο αντιπροσώπους και τὰ άλλα δύο μέρη από ένα.

Οι αντιπρόσωποι όρίζονται από την Κυβέρνηση. Για τούς αντιπροσώπους των εργατών και των εργοδοτών, ό όρισμός γίνεται μετά σύμφωνη γνώμη των πιδό αντιπροσωπευτικών οργάνώσεων της χώρας.

Οι αντιπρόσωποι συνοδεύονται συνήθως από τεχνικούς συμβούλους.

α) Η Γενική Συνδιάσκεψη Έργασίας, General Conference, αποτελεί τη γενική συνέλευση των αντιπροσώπων όλων των Κρατών - Μελών και συνέρχεται συνήθως μία φορά τό χρόνο στη Γενεύη.

Κύριος σκοπός της είναι η κατάρτιση και ψήφιση Διεθνών Συμβάσεων (Conventions) και Συστάσεων, (Recommendations) με τις οποίες ρυθμίζεται κάποιο από τὰ θέματα που περιλαμβάνονται στις αρχές της ΔΟΕ. Διατυπώνει επίσης γνώμες με μορφή Αποφάσεων (Resolutions). Έκτός όμως από τὰ θέματα αυτά, εξετάζει την έτήσια έκθεση του Γενικού Διευθυντού του ΔΓΕ με την όποία επιχειρείται μία γενική ανασκόπηση της οικονομικής και κοινωνικής καταστάσεως ανά τον κόσμο, γίνεται εύρεία συζήτησης πάνω στα θέματα αυτά και ανταλ-

The North of England P & I Association Limited

(Established in 1880 and a member of the International Group of P & I Clubs)

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

Akti Maseuil & Iessones Str. No. 2
GR. 185 - 37 Piraeus

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

λάσσονται απόψεις, για την καλύτερη αντιμετώπιση όλων των προβλημάτων που τίθενται ενώπιον της Συνδιασκέψεως.

Η Συνδιάσκεψη καθορίζει επίσης τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου, εγκρίνει τον Προϋπολογισμό της ΔΟΕ και εξετάζει κάθε καταγγελία που υποβάλλεται σ' αυτήν, σχετικά με παραβίαση από κάποιο κράτος - μέλος Διεθνούς Συμβάσεως (για συντομία θά την αναφέρουμε Δ.Σ.) ή Συστάσεως.

Αν για κάποιο λόγο κάποιο από τα μη κυβερνητικά μέλη κράτους - μέλους δεν παραστεί, τότε το άλλο μη κυβερνητικό μέλος, παρίσταται στη συνδιάσκεψη αλλά δεν έχει δικαίωμα ψήφου, για να μη διαταραχθεί η ισορροπία, μεταξύ αντιπροσώπων εργατών και εργοδοτών. Ο αριθμός των κρατών - μελών σήμερα ανέρχεται σε 152 και η Συνδιάσκεψη συνέρχεται σε χρόνο και τόπο που ορίζει το Διοικητικό Συμβούλιο.

Η Συνδιάσκεψη εκλέγει Πρόεδρο και τρεις Αντιπροέδρους για τη διεύθυνση των εργασιών της.

β) Το Διοικητικό Συμβούλιο (Governing Body).

Το άρθρο 7 του Καταστατικού της ΔΟΕ, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα, προβλέπει ότι το Δ.Σ. αποτελείται από 28 Κυβερνητικά μέλη, 14 μέλη εργαζομένων και 14 εργοδοτών.

Από τα Κυβερνητικά μέλη, τα δέκα ορίζονται από πίνακα κρατών με τη μεγαλύτερη βιομηχανική σπουδαιότητα ενώ τα υπόλοιπα κυβερνητικά μέλη, από τα άλλα πλύν των ανωτέρω κρατή.

Κατά τη Γενική Συνδιάσκεψη του 1986, αποφασίστηκε ο διπλασιασμός των μελών του Δ.Σ. με διατήρηση των ίδιων αναλογιών, ή σχετική όμως διάταξη δεν τέθηκε ακόμα σε ισχύ, γιατί δεν πληρώθηκαν οι προβλεπόμενες προϋποθέσεις.

Με την νέα αυτή τροπολογία, καταργήθηκε και η επιλογή κυβερνητικών μελών από πίνακα των κρατών με τη μεγαλύτερη βιομηχανική σπουδαιότητα και αντί αυτής προβλέπεται ο όρισμός να γίνεται «λαμβάνομένων υπόψη των διαφορών γεωγραφικών, οικονομικών και κοινωνικών συμφερόντων». Τα μη κυβερνητικά μέλη, θεωρείται ότι δεν αντιπροσωπεύουν τις ενώσεις εργοδοτών και εργατών της χώρας τους, αλλά το

σύνολο των εργοδοτών και εργατών των κρατών - μελών. Η εκλογή των μελών του Δ.Σ. γίνεται από τις αντίστοιχες ομάδες που μετέχουν στις διασκέψεις.

Η θητεία του Δ.Σ. είναι τριετής.

Το Δ.Σ. καθορίζει τα θέματα της Ημερήσιας Διατάξεως των συνόδων της Συνδιασκέψεως, σύμφωνα με τις προτάσεις των κρατών - μελών, των διαφόρων Επιτροπών της ΔΟΕ, διαφόρων αντιπροσωπειών συνδικαλιστικών ενώσεων, διεθνών οργανώσεων κλπ.

Συνέρχεται 3-4 φορές το χρόνο, συνιστά διάφορες Επιτροπές για τη μελέτη ειδικών προβλημάτων, διορίζει το Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ κατευθύνει τη δράση του ΔΓΕ, συγκαλεί τις τριμερείς Επιτροπές των οποίων ορίζει την ημερήσια διάταξη και τέλος αποφασίζει για τη συνέχεια που θά δοθεί στις αποφάσεις των Επιτροπών.

Το Δ.Σ. εκλέγει μεταξύ των μελών του Πρόεδρο και τρεις Αντιπροέδρους, ένα από κάθε αντιπροσωπευόμενη ομάδα.

γ) Το Διεθνές Γραφείο Έργασίας (International Labour office).

Το ΔΓΕ αποτελεί τη μόνιμη Γραμματεία της Οργανώσεως και διευθύνεται από τον Γεν. Διευθυντή του που σήμερα είναι ο Γάλλος Francis Blanchard. Άλληλογραφεί με τις Κυβερνήσεις των κρατών - μελών και τους άλλους διεθνείς οργανισμούς, συντάσσει εκθέσεις για τα θέματα ημερησίας διατάξεως των Επιτροπών και των διασκέψεων, εξασφαλίζει τη γραμματειακή υποστήριξη των διαφόρων συνόδων (μεταφράσεις, πρακτικά κλπ), συγκεντρώνει στοιχεία για τις συνθήκες εργασίας στα διάφορα μέρη του κόσμου, διενεργεί τις έρευνες που αποφασίζονται από τα όργανα της Οργανώσεως και εκδίδει τα έντυπα και τις μελέτες της ΔΟΕ.

Τό υπαλληλικό προσωπικό του ΔΓΕ είναι λίγο περισσότεροι από 2.000 άτομα ανάμεσα στα οποία είναι 4-5 Έλληνες.

Τα ανωτέρω τρία όργανα, αποτελούν τα βασικά όργανα της ΔΟΕ. Για την επιτευξη όμως των στόχων της και την εκπλήρωση του σκοπού της πραγματοποιούνται και διάφορες ειδικές συνδιασκέψεις (ναυτιλιακές, τοπικές κλπ.) για την προπαρασκευή ή τη συμπλήρωση

του έργου της Γενικής Συνδιασκέψεως. Υπάρχουν επίσης και άλλα ενδοϋπηρεσιακά συμβουλευτικά όργανα της ΔΟΕ, όπως οι Έπιτροπές, για τη μελέτη διαφόρων εξειδικευμένων θεμάτων, ή για την υποβοήθηση του έργου του Δ.Σ. Τέτοιες είναι οι Έπιτροπές Έμπειρογνομόνων, Συνδικαλιστικής Έλευθερίας, Κανονισμού και Έφαρμογής Συμβάσεων και Συστάσεων, Βιομηχανίας, Μικτή Ναυτιλιακή κ.α.

Θά ασχοληθούμε για λίγο, μόνο με τη Μικτή Ναυτιλιακή Έπιτροπή, Joint Maritime Commission (JMC).

Τό χαρακτηριστικό της Έπιτροπής αυτής, είναι ότι σ' αυτήν δεν συμμετέχει κυβερνητικός αντιπρόσωπος, αλλά μόνο αντιπρόσωποι των ναυτικών και των πλοιοκτητών.

Συνέρχεται κατά διαστήματα για τη συζήτηση διαφόρων θεμάτων που αναφέρονται στο χώρο της ναυτιλίας. (Την περίοδο αυτή π.χ. την JMC απασχολεί τό θέμα του κατωτάτου όριου άμοιβής του ειδικευμένου ναυτή).

Συγκεκριμένα:

Λόγω της ιδιαιτερότητας που παρουσιάζουν τό θέματα της ναυτικής εργασίας, αυτά δεν συζητούνται στη Γενική Συνδιάσκεψη της ΔΟΕ αλλά σε ειδική Ναυτιλιακή.

Η διαδικασία που ακολουθείται είναι η εξής: Η Μικτή Ναυτιλιακή Έπιτροπή, εισηγείται στο Διοικητικό Συμβούλιο τό θέματα που κατά τη γνώμη της χρειάζονται ρύθμιση και θά πρέπει να περιληφθούν στην ημερήσια διάταξη Ναυτιλιακής Συνδιασκέψεως.

Τό Διοικητικό Συμβούλιο ορίζει τό χρόνο και τον τόπο συγκλήσεως Τεχνικής Προπαρασκευαστικής Ναυτιλιακής Συνδιασκέψεως Preparatory Technical Maritime Conference (PTMC) και τό θέματα της ημερησίας διατάξεως. Η PTMC συνέρχεται τον ορισθέντα χρόνο, κατά τό τριμερές σύστημα των συνδιασκέψεων και επεξεργάζεται τό θέματα που θά συζητηθούν στη Ναυτιλιακή Σύνοδο της Διεθνούς Συνδιασκέψεως Έργασίας — Maritime Session of the International Labour Conference, ή όποια και θά πάρει τις τελικές αποφάσεις.

Γιά την μελέτη των διαφόρων θεμάτων, ή PTMC συστήνει συνήθως Έπιτροπές, οι αποφάσεις των οποίων τε-

THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

110-112 Notara Street, GR-18535 Piraeus, Greece
Tel: (01) 4533700/3, Telex: 21-3110 HSC GR
Cables: HELLESTEAM, PIRAEUS



London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

Longbow House, 20 Chiswell Street, London EC1Y 4TY
Tel: (01) 628 09 53, Telex: 8956714 FRIXOS C
Cables: FRIXOS LONDON EC1

λούν υπό την έγκριση της ολομέλειας.

Όπως και στις Γενικές Συνδιασκέψεις, οι αντιπρόσωποι των πλοιοκτητών και των ναυτικών συνέρχονται χωριστά πριν από τις συνεδριάσεις των Επιτροπών και της ολομέλειας για να αποφασίσουν την τήρηση κοινής γραμμής, χωρίς όμως και να αποκλείεται η διαφοροποίηση κάποιας αντιπροσωπείας.

Συνήθως, οι απόψεις των δύο μη κυβερνητικών ομάδων είναι αντίθετες και έτσι η γνώμη των κυβερνητικών αντιπροσωπειών έχει ιδιαίτερα σημασία για τη λήψη της τελικής απόφασης, δοθέντος ότι οι απόψεις και οι επιδιώξεις των διαφόρων κρατών είναι κατά κανόνα διαφορετικές μεταξύ τους.

Μετά την επεξεργασία που υφίστανται από την PTMC, τα θέματα εισάγονται στη Σύνοδο της ναυτιλιακής Συνδιασκέψεως για την λήψη της τελικής απόφασης, κατά τη συνήθη διαδικασία των Συνδιασκέψεων.

Όταν η Συνδιάσκεψη αποδεχθεί κάποιο από τα θέματα της ημερησίας διατάξεως, στη συνέχεια αποφασίζει αν αυτό θα πάρει τη μορφή:

Διεθνούς Συμβάσεως — Convention
Συστάσεως — Recommendation
Αποφάσεως — Resolution.

Για την αποδοχή κειμένου Συμβάσεως ή Συστάσεως, απαιτείται αυξημένη πλειοψηφία, των 2/3 των μελών της Συνδιασκέψεως.

Οι Δ.Σ. εργασίας αποτελούν τα διεθνή όργανα (instruments) στα οποία στηρίζεται η διεθνής εργατική νομοθεσία.

Η ψήφισή τους από τη Συνδιάσκεψη, δεν συνεπάγεται και δέσμευση των Κρατών - μελών για συμμόρφωσή τους.

Απαιτείται στη συνέχεια κύρωση με Νόμο, από τη νομοθετική αρχή των Κρατών - μελών που το επιθυμούν και γνωστοποίηση της επικυρώσεως στο Γεν. Διευθυντή της ΔΟΕ. Από της καταχώρησης της πράξεως επικυρώσεως στο ΔΓΕ το Κράτος - Μέλος δεσμεύεται από τις διατάξεις της Συμβάσεως, ή όποια αποτελεί πιά διάταξη εσωτερικού δικαίου για το κράτος αυτό το οποίο υποχρεούται να πάρει τα αναγκαία μέτρα, για να καταστήσει ενεργούς τις διατάξεις της Συμβάσεως αυτής. Οι Δ.Σ. τίθενται διεθνώς σε ισχύ όταν πληρωθούν οι προϋποθέσεις που το κείμενο της κάθε μιάς προβλέπει (συνήθως επι-

κύρωση από ορισμένο αριθμό κρατών και-συμπλήρωση ορισμένου χρόνου).

Σύμφωνα με το άρθρο 19 του καταστατικού Χάρτη της ΔΟΕ, παρ. 8, σε καμμία περίπτωση η επικύρωση Συμβάσεως από Κράτος - Μέλος δε θεωρείται ότι θίγει οποιοδήποτε Νόμο, απόφαση, έθιμο, ή συμφωνία, με τα οποία εξασφαλίζονται στους εργαζομένους όροι ευνοϊκότεροι από αυτούς που προβλέπονται στη σύμβαση ή σύσταση.

Έτσι, σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, η επικύρωση από την Ελλάδα π.χ. της ΔΣ 71 «για τις συντάξεις των ναυτικών» που προβλέπει την παροχή συντάξεως στους ναυτικούς όχι πέρα από την ηλικία των 55-60 ετών, δεν θίγει την ύφιστάμενη νομοθεσία του ΝΑΤ που προβλέπει συνταξιοδότηση των ναυτικών σε ηλικία 50 ετών.

Βέβαια, κατά το άρθρο 28 του Συντάγματος της Ελλάδας, «οι Δ.Σ. από της επικυρώσεως αυτών διά νόμου και της κατά τους όρους εκάστης τούτων θέσεως αυτών εν ισχύϊ αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού ελληνικού δικαίου, υπερισχύουν δε πάσης αντιθέτου διατάξεως νόμου».

Αυτό όμως, όπως είναι φανερό, δεν είναι δυνατό να αφορά περιπτώσεις όπως αυτή που αναφέρθηκε πιο πάνω, γιατί εδώ δεν υπάρχει αντίθεση της διατάξεως του εσωτερικού δικαίου, αλλά σύμπτωση επιδιώξεων αφού και οι δύο αποβλέπουν στη βελτίωση της θέσεως των εργαζομένων και επομένως κατισχύει η ευνοϊκότερη για τον εργαζόμενο ρύθμιση κατά το άρθρο 19 του Καταστατικού της ΔΟΕ, σε συνδυασμό με τη γενική αρχή του Διεθνούς Δικαίου, σύμφωνα με την οποία οι ΔΣ καθορίζουν τα κατώτατα όρια παροχών ή όρων ασφαλείας κλπ. Καί κατά το ανωτέρω άρθρ. 28 του Συντάγματος 1975 για τους γενικώς παραδεδιδγμένους κανόνες του Διεθνούς Δικαίου, δηλ. για το έθιμο διεθνές δίκαιο ισχύει ότι και για τις κυρωθείσες Δ.Σ.

Οι Συστάσεις, είναι κείμενα που αφορούν σε θέμα που απασχολεί την ΔΟΕ, αλλά δεν είναι ακόμη ώριμο να πάρει τη μορφή Συμβάσεως γιατί συνήθως δεν διαφαίνεται να υπάρχει η βούληση της πλειοψηφίας των μελών της συνδιασκέψεως να δεσμευτούν με όρους Συμβάσεως.

Οι συστάσεις δεν χρειάζονται επικύρωση και επομένως δεν δημιουργούν ύ-

ποχρεώσεις των Κρατών - Μελών, αλλά εκφράζουν ευχή, επιθυμία, για την ακολουθητέα πολιτική.

Τέλος οι Αποφάσεις αποτελούν δευτερεύουσας σημασίας νομικά κείμενα που συμπληρώνουν Συμβάσεις ή Συστάσεις ή αποτελούν γνωμοδοτήσεις για διάφορα ειδικά θέματα.

Δ. ΔΟΕ και Ελλάδα

Η Ελλάδα, πατρίδα των Αμφικτιονιών, πιστή πάντοτε στις ελληνοχριστιανικές αρχές για την προστασία των αδυνάτων και τη συμβίωση όλων εν ειρήνη και ελευθερία, δεν ήτο δυνατό να μείνει ασυγκίνητος θεατής των προσπαθειών για τη σύσταση της ΔΟΕ.

Πράγματι, με το Νόμο 2084/1920 που επικύρωσε τη Συνθήκη των Βερσαλλιών έγινε ένα από τα ιδρυτικά μέλη της.

Στη συνέχεια, με τον Ν. 895/1946 αποδέχτηκε τις τροποποιήσεις που έγιναν στον Καταστατικό Χάρτη της Οργανώσεως και τέλος, με το ΝΔ 399/1947 επικυρώθηκε η νέα πράξη τροποποίησης του καταστατικού της, σύμφωνα με την οποία η Διακήρυξη της Φιλαδελφείας «για τους σκοπούς και τις επιδιώξεις της ΔΟΕ» αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του Καταστατικού της Οργανώσεως.

Έτσι, οι επιδιώξεις της ΔΟΕ, όπως διατυπώνονται στον Καταστατικό της Χάρτη αποτελούν και επιδιώξεις της Ελληνικής Κυβερνήσεως.

Η Ελλάδα, όπως όλα τα κράτη - μέλη, καταβάλλει ετήσια εισφορά για την αντιμετώπιση των εξόδων της Οργανώσεως, το ποσό της οποίας σήμερα φθάνει τα 556.908 δολάρια.

Από τις 162 Δ.Σ. τις οποίες μέχρι σήμερα έχουν ψηφίσει οι σύνοδοι της ΔΟΕ, η Ελλάδα έχει κυρώσει τις 61.

Ελληνική Αρχή με την οποία επικοινωνεί η ΔΟΕ, είναι το Υπουργείο Εργασίας, στο οποίο υπάρχει ειδική Διεύθυνση, η Διεύθυνση Διεθνών Σχέσεων.

Τα ειδικά θέματα που αναφέρονται στο χώρο της Ναυτιλίας χειρίζεται το ΥΕΝ, στη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας του οποίου υπάρχει ειδικό τμήμα, το τμήμα 4ο Διεθνών Οργανισμών και Συνδικαλισμού.

(Γνώμες που διατυπώνονται στο κείμενο αυτό, αποτελούν προσωπικές απόψεις του συντάκτη του και είναι πιθανό να μη συμφωνούν με τις απόψεις του ΥΕΝ στα θέματα αυτά).

(συνεχίζεται)

COULOUTHROS LTD.

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

‘Η Διώρυγα του Σουέζ καί οί έκπτώσεις

Πολύς θόρυβος έγινε τούς τελευταίους τρείς μήνες σχετικά μέ τήν απόφαση τής Διοικήσεως τής Διώρυγας του Σουέζ νά παράσχει έκπτώσεις στά μεγάλου μεγέθους πλοία, τά όποία παρατηρήθηκε ότι μέ συνεχώς αύξανόμενο ρυθμό απέφευγαν νά χρησιμοποιούν τή Διώρυγα.

Δημοσιεύουμε έν συνεχεία ενημερωτικό σημείωμα πού είχε τήν ευγενή καλωσύνη νά προετοιμάσει ειδικά γιά τά «Ναυτικά Χρονικά» ό πρόεδρος τής γνωστής εταιρίας CAN-DIA Co., κ. ‘Ηρακλής ‘Ιερωνυμάκης, ή όποία σέ συνδυασμό μέ τήν κατατοπιστική εγκύκλιο τής εταιρίας πού ακολουθεί, διευκρινίζουν πλήρως τή νέα διαδικασία χορηγήσεως έκπτώσεων.

Οί παρατηρήσεις του κ. ‘Ιερωνυμάκη είναι οί εξής:

‘Η Διώρυγα, άποτελούσα βασικήν πηγήν εισροής συναλλαγμάτων εϊς τήν χώραν, υπέστη άλλαπαλλήλους διευρεύνσεις μεταξύ 1977-1982 καί ηύξησεν εϊς τό μέγιστον σχεδόν τς κατηγορίες τών πλοίων πού τήν χρησιμοποιούν. Παράλληλα όμως δέν σταμάτησε τς συχνές αύξήσεις τών διοδίων, ή τελευταία τών όποιών ίσχυσεν από 1ης τρέχοντος έτους.

Καί ένώ τά πράγματα, έφαινετο νά βαίνουν καλώς διά τό «εϊσπρακτικόν μέλλον» τής Διώρυγας, επισυνέβη ή κάθετος πτώσις τής τιμής του πετρελαίου, ή όποία ήρχισεν τόν ‘Ιανουάριον του 1986 καί έκορυφώθη περί τόν ‘Ιούλιον του ίδιου έτους.

Αυτό άπέτέλεσεν τόν δεύτερον λόγο, αλλά καί τό έναυσμα τής άναθεωρήσεως τής οικονομικότητας τής Διώρυγας παρά τών πλοιοκτητών μεγάλου μεγέθους πλοίων. Ούτοι, μετά προσεκτικόν έπανυπολογισμόν του κόστους ταξιδίου, διεπίστωσαν ότι ή όδός ‘Ακρωτηρίου παρείχεν άξιοσημείωτα υπέρ αύτών οικονομικά περιθώρια.

Ούτω ήρχισεν ή «φυγή» τήν όπισαν ή Διώρυγα εγκαίρως διεπίστωσεν καί θορυβηθείσα άπεφάσισεν νά προχωρήσιν εϊς έκπτώσεις. Κατόπιν τούτου εξέδωσεν τήν υπό ήμερομηνία 3 Φεβρουαρίου 1987 εγκύκλιόν τής, ή όποία άνέφερεν ότι «πρός τό κοινόν συμφέρον» Πλοιοκτητών καί Διώρυγας διατίθεται νά συζητησιν μέ τς Ναυτιλιακές ‘Εταιρίες τς περιπτώσεις τών μεγάλων πλοίων πού κατά φορέα θά συνεκέντρωναν έναν άριθμόν χωρητικότητας περίπου ενός έκατομμυρίου τόννων. Τούτο προς τόν σκοπόν τής συνάψεως συμφωνίας κοινής άποδοχής πού θά έγγυάτο τήν οικονομικότητα τής Διώρυγας έν σχέσει μέ τήν όδόν του ‘Ακρωτηρίου, άποκλείουσα συγχρόνως τήν διαπραγματεύσιν διά μικρόν άριθμόν διελεύσεων «ώς μή πρακτικήν».

‘Η εγκύκλιος αύτή μεγάλην έδημιούργησεν άναστάτωσην εϊς τήν αγοράν εκ τής άσαφούς διατυπώσεως τής αλλά καί τών έγγενών δυσκολιών πού ένεφάνιζεν ή έφαρμογή τής. ‘Ητο προφανές ότι ή Διώρυξ είχε τήν πρόθεσιν αλλά δέν είχε καταλήξει εϊς τόν τρόπον έφαρμογής τής έκπτώσεως τών διοδίων, μέ άποτέλεσμα μέχρι μέσα τρέχοντος ‘Απριλίου νά μήν έχει πραγματοποιηθεί ούτε μία πράξις έκπτώσεως.

Κατόπιν πολλών διαβουλεύσεων, διαπραγματεύσεων, προτάσεων, αλλά καί ενός άτυχούς περιστατικού έπισυμβάντος περί τά τέλη Μαρτίου, ή Διοίκησης τής Διώρυγας κατέληξεν εϊς συγκεκριμένην «φόρμουλα» έφαρμογής, κατόπιν καί τής συναντήσεως τής μέ τήν Διεθνή ‘Ενωσιν ‘Εφοπλιστών εϊς τό ‘Όσλο τήν 10ην ‘Απριλίου, επί τής όποίας όμως ούδεμία έπίσημος ανακοίνωσις έγινετο.

Ούτως έχόντων τών πραγμάτων, αισθάνθημεν τήν ανάγκην αλλά καί τήν υποχρέωσιν προς τήν Διεθνή Πελατεϊαν μας νά έκκαθαρίσωμεν τήν κατάστασιν εϊς τήν αγοράν μέ μίαν υπεύθυνον ένήμερσιν.

‘Επεδιώξαμεν συνάντησιν μέ τήν ήγεσίαν τής Διώρυγας, ή όποία καί έπραγματοποιήθη τήν Τρίτην, 14 ‘Απριλίου. Τό ά-

ποτέλεσμα αύτης περιέχεται εϊς τήν σχετικήν εγκύκλιόν μας μέ ήμερομηνία 15 ‘Απριλίου 1987, ή όποία δημοσιεύεται έν συνεχεία, καί τό περιεχόμενον τής όποίας έλπίζω ότι είναι σαφές καί κατανοητόν.

Τρία είναι τά κυριώτερα σημεία τής νέας διαδικασίας χορηγήσεως έκπτώσεως πού είναι άξια παρατηρήσεως:

1) ‘Η εγκατάλειψις τής ρήτρας χωρητικότητας, του ενός έκατομμυρίου τόννων, ή όποία τελικώς δέν συνέφερεν καμμίαν πλευράν διότι, άφ’ ενός δημιουργούσε τεράστιες καί άδικες άνισότητες διά τούς πλοιοκτήτες, άφ’ έτέρου δέ έσήμαινε άπώλεια μεγάλου άριθμού αλλά καί μεμονωμένων περιπτώσεων πλοίων υπό τής Διώρυγας.

2) ‘Η έπιβολή «κανόνων έφαρμογής τής διαδικασίας», ή όποία ταιριάζει εϊς κρατικόν φορέα καί τόν κατοχυρώνει από ένδεχόμενες κακές προσπάθειες όλίγων άπρόσεκτων συναλλασσομένων.

3) ‘Η πρόθεσις τής νά καταλήξιν έν καιρώ εϊς σύστημα πρακτικού καί αύτομάτου ύπολογισμού τών διοδίων στά πλοία δικαιούμενα έκπτώσεως, ώστε νά άποφεύγωνται καθυστερήσεις εκ του συστήματος τής «πλοίων κατά πλοϊόν» διαπραγματεύσεως.

Ούτως λοιπόν έχουν τά πράγματα καί τό σύστημα τών έκπτώσεων φαίνεται ότι τώρα πλέον θά λειτουργήσιν όμαλά, χωρίς άλλες περιπέτειες.

‘Υπάρχει όμως μία άλλη πλευρά του θέματος, πλατυτέρα, λίαν σημαντική, ή όποία έχει ως άφετηρίαν τήν άπόφασιν τής Διώρυγας νά χορηγήσιν έκπτώσεις εϊς τά μεγάλα πλοία πού έχουν τήν δυνατότητα νά χρησιμοποιούν τήν όδόν του ‘Ακρωτηρίου. Είναι ή άνισότης εϊς τήν ανταγωνιστικότητα του Διεθνούς ‘Εμπορίου διά συγκεκριμένους προορισμούς, οί όποιοι δέχονται τά ίδια φορτία, μέσω δρομολογίων όπου παρέχονται έκπτώσεις καί μέσω άλλων δρομολογίων πού δέν παρέχονται.

‘Αναλυτικώτερα, ή Διώρυξ χορηγεί έκπτώσεις μέ σκοπόν νά προσελκύσιν πλοία, τά όποία ήδη δέν τήν χρησιμοποιούν, διά νά τήν χρησιμοποιήσουν. Συνεπώς οί έκπτώσεις θά λειτουργήσουν τελικώς ως περιορισμός του κόστους μεταφοράς.

Τά ταξίδια πού εύνοούνται από τς έκπτώσεις είναι τά εκ Δυσμών προς ‘Ανατολάς καί άντιστρόφως καί όχι τά από Βορράν προς Νότιον καί τανάπαλιν, άμφότερα κατά εύρύτεραν έννοιαν. Καί όπως όλοι αντιλαμβάνονται, τά μή εύνοούμενα φορτία είναι τά από καί προς χώρας τής Κοινής ‘Αγοράς πού διέρχονται τήν Διώρυγα άντικρυζόμενα μέ αύτά τών εκ Δυσμών προς ‘Ανατολάς καί άντιστρόφως. Δηλαδή είναι άπολύτως άντιοικονομικός, δι’ ένα φορτίον από Μεσογειακόν ή καί Εύρωπαϊκόν λιμένα, ό περίπλους του ‘Ακρωτηρίου, ένώ δέν συμβαίνει τό ίδιο διά φορτία από ‘Αμερικήν, Αυστραλίαν, ‘Ιαπωνίαν, μέ τούς ίδίους προορισμούς αύτών τών Εύρωπαϊκόν φορτίων. Δημιουργείται δηλαδή GEOGRAPHICAL ADVANTAGE διά τούς SHIPPERS, οί όποιοι έχουν δυνατότητα άναλόγου διαμορφώσεως του κόστους.

‘Ανακύπτει λοιπόν θέμα γεωγραφικών διακρίσεων, πού καταλήγει νά θίγη τήν έλευθέρα διακίνησιν τών έμπορευμάτων. Καί φυσικά τς συνέπειες τών διακρίσεων, παρεμβατισμών, έπιδοτήσεων, τς πληρώνουν πάντοτε οί Λαοί υπό διάφόρους μορφάς. ‘Επί παραδείγματι, τήν έπιδοτήσιν του ‘Αμερικανικής σημαίας πλοίου πληρώνει ό ‘Αμερικανός φορολογούμενος, τήν κάτω του κόστους λειτουργίαν του ‘Ανατολικού μπλόκ πλοίου ο ΣΤΕΡΟΥΜΕΝΟΣ πολίτης του καί τς συνέπειες του ύπερβολικού κόστους έμπορεύματος ό άπανταχού καταναλωτής.

‘Αλλά περί τών άνωτέρω ύπάρχουν άρμοδιότεροι νά άσχοληθούν.

SUBJECT: POSSIBLE REDUCTION OF TOLLS FOR LONG HAUL CARRIERS

Further to our Circular No 160 of March 10th, 1987, quoting the Suez Canal Authority on the above subject, we would take this opportunity of clarifying the latest development on the issue, as follows:

More than a month has elapsed since the SCA invited the International Shipping Community to negotiate a reduction of tolls for ships presently not using the Suez Canal, for economic reasons. The SCA initiative, to re-attract ships to the Suez Canal is met with enthusiasm and the response to the invitation is substantial. The absence of an established formula created, initially, a lot of confusion and incorrect allegations for high discounts were circulating on the market. In order to provide International Shipping with a serious and RESPONSIBLE BRIEFING on the subject, CANDIA, yesterday, held a meeting in I-smailia, Egypt, with top officials of the Suez Canal Authority and we take pleasure in presenting the essence of this meeting as follows:

REBATE SHIP-BY-SHIP IN LADEN OR BALLAST CONDITION

The initial idea of accumulating a minimum of Suez Canal Net Tonnage has been abandoned and a case by case system is now applicable, meaning that each ship will be considered separately for each voyage.

DATA REQUIRED BY THE SUEZ CANAL AUTHORITY

1. The ship's full particulars
2. Port (s) of loading and port (s) of discharging
3. Quantity and nature of cargo
4. If in BALLAST, port of sailing and port of destination
5. Calculation of cost round the Cape of Good Hope

6. Calculation of cost transiting the Suez Canal
7. Proposed rebate

NEGOTIATIONS WITH THE SUEZ CANAL AUTHORITY

On behalf of the Principal, CANDIA will undertake to negotiate favourable terms with the Suez Canal Authority, attend the transit and responsibly expedite the refund of the approved rebate.

PROCEDURE

Upon receipt of the data, mentioned above, CANDIA, will pass the information to the responsible division within the SCA. A reply to an appropriate inquiry will be available after 48 hours. If and when a PERCENTAGE REDUCTION OF NORMAL TOLLS has been approved by the SCA, the Principal will confirm his approval/disapproval to CANDIA. Together with the approval, the Principal has to advise the ship's ETA.

If the Principal disapproves the rebate granted or the fixture does not materialise it is of utmost importance to provide CANDIA with a cancellation notice. Reasonable comment regarding the eventually granted rebate are welcome and will be considered, but the SCA is not willing to enter any extensive bargaining.

DEPOSIT/REFUND OF REBATE

Prior to the ship's transit, the normal tolls in full must be deposited as usual for the transit. Subsequently, upon completion of discharge, the Principal should obtain a certificate from the local Port Authority (two certificates if calling two ports etc.), stating that the ship DISCHARGED THE TOTAL CARGO in the port (s) declared to the SCA. If the ship is in BALAST, certificate should read

ARRIVED EMPTY. The certificate should be submitted to CANDIA for further expedition with SCA. After examination of facts and the certificate has been proven to be a truthful declaration, the SCA will instruct the Canal Shipping Agencies to release the approved rebate to the Principal.

REMARKS - EXPLANATIONS

— Proposals to SCA during negotiation (prefixture) stage are accepted provided the ETA of the ship is not too far away with the understanding that Owner will also notify SCA, if/when fixture failed.

— SCA will discount the tolls by a percentage corresponding to the economic difference between the two routes. The client will benefit from the time gained.

— Discharging port(s) certificate (s) has to confirm that cargo has been discharged in full at its destination. Deviation for the purpose of bunkering, repairs, emergency, refuge is considered to be a normal procedure. This certificate has to be issued by the local Port Authority. Verification by Egyptian Consulates is not required.

— SCA does not intend to issue a new circular at this time. A committee is working to determine is due course a more practical system, which will take into consideration destinations/ship types / loaded - ballast conditions etc., in order for a toll reduction to apply automatically on each case, without the need of negotiations.

— CANDIA will pass to SCA the Principal's inquiries and cost calculations as received and cannot be held responsible for its contents. Inquiries to be addressed to CANDIA Piraeus or through CANDIA offices worldwide.

(CIRC. No. 164 - April 15, 1987)

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

ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΙΟΝΙΚΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Τοῦ κ. ΝΙΚΟΥ Σ. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΥ

Ἀργησε πολύ νά ἔλθῃ τό ἀτμόπλοιο στήν Ἑλληνική Ἐμπορική Ναυτιλία. Τό 1823, ὀκτώ χρόνια ἀφοῦ πέθανε ὁ Φούλτων πού ἀνακάλυψε τήν χρησιμότητα τοῦ ἀτμοῦ, ἡ Ἀμερική ἔχε 300 ἀτμοκίνητα πλοῖα. Οἱ ἄλλες ναυτικές χώρες (Ἀγγλία, Ἰταλικά Κράτη, Αὐστρία), ἔχαν ἤδη ἐπίσης ἀρκετά ἀτμόπλοια.

Ἡ Ἑλλάδα, τό πρῶτο ἀτμόπλοιο πού κατάφερε ν' ἀποκτήσῃ ἦταν ἡ πολεμική κορβέττα τοῦ φιλέλληνα Ἀστυγγοῦ «Καρτερία» μέ ἐκτόπισμα 233 τόνους. Ναυπηγήθηκε στά 1825 καί ἐφθάσε στό Ναύπλιο στίς 4 Σεπτεμβρίου 1826.

Τό ἐπόμενο ἀτμόπλοιο ἦταν ὁ «Ὁ-θων» πού τό χρησιμοποίησε πολλές φορές ὁ Βασιλεὺς Ὁθων σάν θαλαμηγό του, πού ναυπηγήθηκε στόν ναύσταθμο τοῦ Πόρου καί κατελκύσθηκε στίς 27 Ὀκτωβρίου 1837. Ἦχε ἐκτόπισμα 430 τόνους. Τό τρίτο ἀτμόπλοιο, πάλι «Ὁ-θων», ἀλλά αὐτή τή φορά ἐμπορικό πλοῖο, ναυπηγήθηκε στήν Ἀγγλία στά 1853.

Ἡ σιγανή αὐτή στροφή ἀπό τά πανιά στόν ἀτμό, ὀφείλεται στό γεγονός ὅτι ἡ Ἐπανάσταση ἀπορρόφησε τά κεφάλαια τῶν μεγάλων κεραιοκρατῶν τῆς ἐποχῆς. Ἐπιπλέον, πολλοί, ὅπως οἱ Γαλαξιδιώτες, δέν ἔχαν καθόλου ἐμπιστοσύνη στόν ἀτμό.

Ἀντίθετα ὅμως, στήν Ἐπὶ τήν ἄρ- χισε γρήγορα ἡ στροφή στήν ἀτμὴρ ναυτιλία. Τό ἐλεύθερο Ἰονικὸ Κράτος (κάτω ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴ Προστασία), βρῆκε πῶς ἔπρεπε ν' ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἐπικοινωνία μέ τὰ Ἑπτὰ Νησιά τό συντομώτερο δυνατό, μέ ταχύπλοο σκάφος. Λύση συνεπῶς, ἦταν μία: Τό ἀτμόπλοιο.

Στίς 7/19 Φεβρουαρίου 1825, στό ὑπ' ἀριθμ. 373 φύλλο τῆς μοναδικῆς ἐφημερίδας πού κυκλοφοροῦσε στὰ Ἐπτάνησα (τυπωνόταν στήν Κέρκυρα) στὰ ἰταλικά, τῆς GAZZETTA DELLE ISOLE DEGLI STATI UNITI IONIE, δημοσιεύεται στήν πρώτη σελίδα, ἡ παρακάτω ἐντυ-

πωσιακὴ ἀνακοίνωση, σὲ μετάφραση (οἱ παρενθέσεις δικές μας):

«Δέν ὑπάρχει κανένας πού νά μὴν ξέρῃ πόσο σπουδαῖο καί πόση ἐπίδραση στόν πολιτισμό καί στόν πλοῦτο τοῦ Κράτους εἶναι, νά ἔχῃ εὐκολὴ καί ἀσφαλὴ ἐπικοινωνία μέ τὰ διάφορα μέρη. Πάνω σ' αὐτὴ τὴν σκέψη, ἡ Κυβέρνησή μας, ἀνῆλθε καί μέ φιλοδοξία γιὰ ν' ἀνοίξῃ ὁλοὺς τοὺς δρόμους πρὸς τὴν εὐ- ημερία τοῦ ἐμπορίου καί νά ἐνθαρρύνῃ τὴν βιομηχανία, δέν ἐσταμάτησε σὲ κανένα ἐμπόδιο γιὰ νά φθάσῃ σ' αὐτό τό τέρμα.

Ἐφτίασε καινούργιους δρόμους στήν πόλιν (Κερκύρας) καί στὰ ἄλλα νησιά, ἐπισκεύασε καί ἀνακαίνισε ἐκεῖ- νους (τοὺς δρόμους) πού ὁ χρόνος τοὺς κατέστρεψε, ἔχτισε νέες ἀποβάθρες καί ἔδωκε ὅλα τὰ ἐναλλακτικὰ μέσα γιὰ νά φθάσῃ σ' αὐτόν τὸν σκοπό.

Ἐνῶ ἡ Κυβέρνηση ἐπαιρνε αὐτὰ τὰ μέτρα γιὰ τὴν καλύτερευση καί πιὸ εὐ- κολὴ συγκοινωνία στήν στερεά, στὰ νησιά τοῦτα, ἦταν ἐπιθυμητό, ἀπὸ παρα- δείγματα πού ἔχουμε ἀπὸ ἄλλα Κράτη, ὅ- τι οἱ θαλάσσιες ἐπικοινωνίες ἔπρεπε νά εἶναι πιὸ συχνές καί πιὸ γρήγορες.

Ὁ μόνος τρόπος γιὰ νά ἐπιτύχουμε αὐτόν τὸν σκοπό, ἦταν ν' ἀποχτύσουμε ἓνα ἀτμόπλοιο. Ἀλλὰ ἡ ἐπιχείρηση αὐ- τὴ χρειαζόταν μεγάλα ἐξοδα γιὰ τὴν κα- τασκευὴ του καί τὴν συντήρησή του. Δέν ἦταν εὐκόλο νά ἐλπίσουμε σ' αὐτό τό κατῶρθωμα χωρὶς τὴν βοήθεια μεγάλων κεφαλαιούχων ἀπὸ τὴν μερὴ καί τὴν σταθερὴ θέληση τῆς Κυβέρνησης μας ἀπὸ τὴν ἄλλη.

Παρά τίς πολλὰς δυσκολίες πού θά παρουσιαζόνταν γιὰ ν' ἀρχίσῃ αὐτὴ ἡ ἐ- πιχείρηση, ἔχουμε τώρα τὴν εὐχαρίστη- ση νά σὰς ἀνακοινώσουμε πῶς ὅλα τὰ ἐμπόδια ξεπεράστηκαν.

Ἐνας Ἀγγλὸς ἀξιωματικὸς τοῦ Βα- σιλικοῦ Πυροβολικοῦ, πρόθυμος νά βοηθήσῃ σ' ὅτι κοινωφελές, παρατήρη- σε στό διάστημα πού ἔμεινε στὰ νησιά,

πόσο θά ἦταν χρήσιμο ἓνα ἀτμόπλοιο καί ἀφοῦ βεβαιώθηκε ἀπὸ τὴν πλευρὰ τῆς Κυβερνήσεώς μας πῶς θά ἔχε ὅλη τὴν βοήθεια καί ὑποστήριξη, ξεκίνησε τὴν ἰδέα καί τὴν ἐπρότεινε σὲ μιὰ ἐται- ρεῖα στήν Ἀγγλία, πού τό κεφάλαιο τῆς εἶναι πέντε ἑκατομμύρια λίρες.

Ἡ ἐταιρεία αὕτη, δέχτηκε ἀμέσως τὴν πρόταση του καί ἐπρότεινε στὴν Ἰο- νικὴ Κυβέρνηση τοὺς ὅρους⁽¹⁾ πού θά ἀ- ναλάμβαναν τὴν ναυπήγηση ἑνὸς πλοίου. Οἱ ὅροι τοὺς, ἔγιναν δεκτοὶ ἀπὸ τὴν Κυβέρνηση λόγω τῶν πλεονεκτημά- των πού ἔχαν καί τῆς μεγάλης εὐημε- ρίας⁽²⁾ τῆς ναυτιλίας.

Τό πλοῖο, ἀρχισε νά ναυπηγῆται καί ἀσφαλῶς θά μᾶς ἔλθῃ κατὰ τό τέλος τοῦ ἐρχομένου Μαΐου⁽³⁾.

Θά κατασκευασθῇ ἀπὸ τοὺς πιὸ ἀ- ξίους⁽⁴⁾ μηχανικοὺς τῆς Ἀγγλίας, θά εἶ- ναι 135 ποδάρια μακρὺ (40 μέτρα), 30 ποδάρια πλατὺ καί θά εἶναι 223 τόνοι. Ἡ δύναμη τῆς μηχανῆς του, θά εἶναι 80 ἄλογα καί σὲ γαλῆν ἔχῃ μιὰ ταχύτη- τα 10 ναυτικῶν μιλίων (τὴν ὥρα) καί 5 μέ ἐνάντιο ἀνεμο⁽⁵⁾.

Θ' ἀναχωρῇ ἀπὸ τὴν Κέρκυρα δυὸ φο-

(1) Οἱ ὅροι δέν ἔγιναν ποτὲ γνωστοί.

(2) Ἰσως θέλει νά πῇ γιὰ τὰ πολλὰ πλεονε- κτήματα πού θ' ἀποκτοῦσε ἡ Ναυτιλία καί τό ἐμπόριο.

(3) Αὐτὰ γραφόταν τὸν Φλεβάρη 1825. Εἶ- ναι περίεργο, πῶς ἓνα τέτοιο μεγάλης ση- μασίας γεγονός, ἡ Κυβέρνηση περῆμενε νά τό ἀνακοινώσῃ ἀφοῦ τελείωσαν ὅλες οἱ δια- τυπώσεις καί διαπραγματεύσεις ἐνῶ ἔχε ἀρ- χίσῃ καί ὅλας ἡ ναυπήγηση του. Ἦταν καί κά- πως αἰσιόδοξη ἡ πληροφορία πῶς θά ἐφθα- νε στήν Κέρκυρα τὸν Μάη, ἐνῶ ὅπως θά δοῦ- με παρακάτω, τό πλοῖο ἐφθάσε στήν Κέρκυ- ρα στίς 6.1.1826.

(4) Στὸ πρωτότυπο «Valienti» πού σημαίνει ἀνδρείος, γενναῖος. Θά θέλῃ νά πῇ «καλοὺς τεχνίτες».

(5) Τό σκάφος βέβαια ἦταν τροχύλατο. Ἐ- δῶ σημειώνουμε πῶς τό πρῶτο τροχύλατο πού κατασκευάσθηκε ἦταν τό «CHARLOT- TE DUNDAS» τό 1802.

TAKIS CONTOGEORGIS & 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

ρές τήν εβδομάδα για τήν Ζάκυνθο και θά επιστρέφει πιάνοντας στους Παξούς, Λευκάδα και Κεφαλονιά. Μέ αυτόν τόν τρόπο, θά ήμαστε σίγουροι πώς θά επικοινωνούμε τέσσαρες φορές τήν εβδομάδα μέ τά νησιά.

Επιπλέον, τό ατμόπλοιο τούτο, έχει τό πλεονέκτημα ότι θά προσφέρει όλη τήν άνεση στους επιβάτες, επειδή έχει σχεδιασθή ειδικά γι' αυτόν τόν σκοπό και επειδή μεγάλες τρικυμίες ποτέ δέν συμβαίνουν σ' αυτές τίς θάλασσες, δέν θά εμποδίζη τό σκάφος νά κάμνη τό ταξίδι του.

Τό εμπόριο θά επωφεληθί τεράστια, ιδιαίτερα γιατί θά μπορή νά ρυμουλκή μέ λίγα έξοδα ένα μεγάλο αριθμό βαρκών μεταξύ των διαφόρων νησιών, πού σέ κακοκαιρία δέν θά μπορούσαν νά ταξιδέψουν. Οί πλοιοκτήτες του σκάφους τούτου, για νά ζημιώσουν όσο γίνεται λιγότερο τό εμπόριο πού διεξάγεται μεταξύ των νησιών τούτων (μέ μικρά σκάφη), δέν θά φορτώνουν στό πλοίο κανένα εμπόρευμα παραγωγής των νησιών.

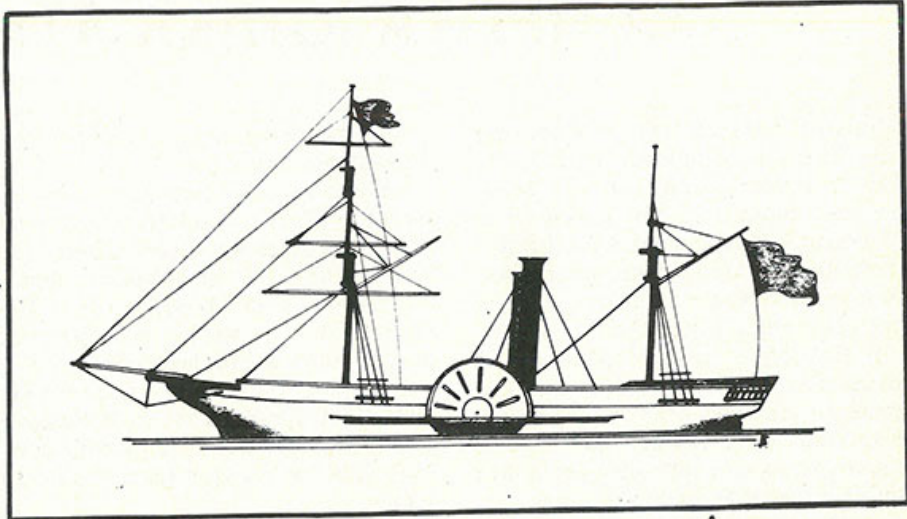
Δέν παραβλέπουμε πώς ύπάρχει ένας αριθμός προκαταλήψεων και λανθασμένων ιδεών ενάντια στά πλοία πού κινούνται μέ ατμό, πού προέρχονται από διάφορες άτυχίες πού συνέβηκαν στην άρχή αλλά αυτά είναι φυσικό νά συνοδεύουν πάντοτε στίς πρώτες έφευρέσεις, ως ότου ή πείρα τά τελειοποιήση.

Η μηχανή πού θά έφοδιασθή τό σκάφος τούτο, είναι μία από τίς πιο τέλειες. Η ασφαλιστική βαλβίδα (δικλείς) ανοίγει σχεδόν τό 1/3 τής πίεσης των καζανιών, πράγμα πού αποκλείει κάθε πιθανότητα νά παραγάγη από άμέλεια δυνατό συμπίεση του ατμού πού θά δημιουργούσε μία πιθανή έκρηξη στά καζάνια. Τό καζάνι, αντί νά είναι όπως πρίν από σίδερο, είναι τώρα από χονδρό χαλκό καλά επεξεργασμένο και τόσο καλά φτιαγμένο ώστε οί ναυτικοί νά είναι άσφαλισμένοι από τόν παραμικρότερο κίνδυνο.

Όμως, ότι και νά πη κανένας, θά είναι αδύνατο νά δώση μία άκριβή ιδέα τής χρησιμότητας και ασφαλείας των σκαφών αυτών, σ' αυτούς πού δέν τά έχουν δει ποτέ τους.

Μερικοί όμως μήνες, θά είναι άρκετοι για νά πείσουν όποιονδήποτε για τήν αλήθεια των παραπάνω.

Δέν θά πρέπη επίσης νά παρασιωπήσουμε τό γεγονός ότι τά σχέδια τής Αγγλικής εταιρείας, δέν περιορίστηκαν μόνο στό πλοίο τούτο για νά κάνη ταξίδια στά νησιά του Ιονίου, αλλά και σ' ένα άλλο (πλοίο) πού θά έλθη τόν επόμενο Σεπτέμβριο⁽⁶⁾ για νά ταξιδεύη από τήν Κέρκυρα στην Αγκώνα, μέ τέν σκοπό ν' άνοιξη μία γρήγορη επικοινωνία μεταξύ Αγγλίας και των νησιών. Θά πιάνη στό ταξίδι του στην Ραγούσα⁽⁷⁾



πρός τά επάνω και προς τά κάτω.

Ευχόμαστε, οί επιχειρήσεις αυτής τής εταιρείας, νά στεφθούν μέ ώραιες επιτυχίες και ό σκοπός τους νά επιτύχη άπόλυτα, άνοίγοντας έναν πιο εύκολο δρόμο επικοινωνίας μέ τό μέσο των ατμοπλοίων πού ταξιδεύουν μεταξύ Μεσογείου και Ανατολικών Ινδιών».

Μετά τήν παραπάνω ανακοίνωση του Φλεβάρη 1825, ή Ιονική έφημερίδα δέν άνέφερε τίποτε άλλο, ίσαμε τό φύλλο 419 τής 7.1.1826, πού ανακοινώνει ότι «οί ευχές όλων μας επιτέλους έξεπληρώθηκαν και τό πλοίο όνομαζόμενο «SIR FREDERICK ADAM»⁽⁸⁾, έφθασε έδω τήν Παρασκευή πρωί στίς 6 τρ. Ο βαθμός του ένθουςιασμού πού έδειξε τό κοινό όταν μπήκε στό λιμάνι, δέν είναι δυνατόν νά περιγραφτή. Ένα μεγάλο πλήθος κόσμου συγκεντρώθηκε στην παραλία και στην προκυμαία για νά χαρή τό νέο αυτό θέαμα. Τό πλοίο, τύπου γιώτ, είναι πολύ ώραίο σέ σχήμα, έξαιρετικής κατασκευής και καταπληχτικής άνεσης και μεγαλωσύνης. Άνεχώρησε από τό Φάλμουθ (Αγγλίας) στίς 8 του Δεκέμβρη 1825 και έφθασε στό Γιβραλτάρ σέ 153 ώρες. Αφού παρέμεινε 5 ήμέρες, άνεχώρησε για τήν Μάλτα όπου έφθασε ύστερα από 166 ώρες. Εκεί έμεινε 7 ήμέρες. Από τήν Μάλτα έφθασε έδω ύστερα από 65 ώρες, ώστε σ' ένα διάστημα 384 ώρων, έκάλυψε 2.440 μίλια».

Δηλαδή έβγαλε (όπως λένε οί ναυτικοί) μέσον όρον 6,35 μίλια τήν ώρα. Λογαριάζοντας πώς ήταν μισοχείμωνο και πώς πέρασε τόν Βισκαϊκό και άνοιχτές θάλασσες, μέ κόντρα ίσως καιρούς και φουρτούνες, ό μέσος όρος ταχύτητάς του (σάν πρωτοτάξιδο μάλιστα), για τήν εποχή εκείνη, πρέπει νά ήταν έντυπωσιακός.

Στό επόμενο της φύλλο, ή έφημερίδα περιγράφει τά εγκαίνια του νέου

πλοίου:

«Τήν Δευτέρα 9 τρ. έγιναν θεατές μιας διασκέδασης πού μας έδωσε τό πλοίο. Η Αύτου Έξοχότης ό Λόρδος Υπατος Άρμοστής (Sir Frederick Adam), στην επιθυμία του νά επιδείξη τόν τρόπο πού τό πλοίο τούτο μανουβράρει, προσκάλεσε τίς Άνώτατες Αρχές του Κράτους και πήγε στό πλοίο μαζί τους για νά ταξιδέψουν γύρω από τήν νησίδα Βίδο⁽⁹⁾. Παρ' όλο τό γεγονός ότι εκείνη τήν ώρα τά κύματα ήταν όγκώδη και ένας άνεμος έφυσούσε θυελλώδης, τό σκάφος έμανουβράρισε μέ πολύ εύκολία και ταχύτητα για κατάπληξη όλων εκείνων που παρακολουθούσαν τό νέο θέαμα από τήν στεριά.

Επιπλέον, ή διασκέδαση συμπληρώθηκε μέ τίς συμφωνίες πού έπαιζε ή στρατιωτική μπάντα πού ήταν επάνω στό πλοίο. Όλες οί προσωπικότητες πού συνόδευσαν τήν Αύτου Έξοχότητα, ικανοποιήθηκαν και δέν έπαυσαν νά θαυμάζουν συνέχεια τόν εκπληκτικό μηχανισμό του πλοίου, τίς αναπαικτικότητες και ωραιότητες καμπίνες και γενικά όλη τήν εμφάνιση του».

Και τά νέα για τό ώραίο αυτό πλοίο συνεχίζονται:

«Τήν Τετάρτη 11 τρ. (Γενάρη), ή Αύτου Έξοχότητα ό Λόρδος Υπατος Άρμοστής, ενώ τά κανόνια του Κάστρου τόν χαιρετούσαν σύμφωνα μέ τόν βαθμό του, μπήκε στό πλοίο για νά έπισκεφθί τά νησιά του Κράτους και έλπίζεται ότι θά γυρίση μεταξύ Τρίτης και Τετάρτης τής έρχομένης εβδομάδας».

Άνακεφαλαιώνοντας, σημειώνουμε πώς τό Ιονικό ατμόπλοιο έφυγε από τήν Αγγλία στίς 8.12.1825 και έφθασε στην Κέρκυρα στίς 6.1.1826. Έκανε επίδειξη και δοκιμές γύρω στό Βίδο στίς 9.1.1826, κάνει δοκιμαστικό έβδομαδιαίο ταξίδι στά νησιά μέ τόν Άρμοστή στίς 11.1.1826 και στίς 23.1.1826 αρχίζει

(6) Έννοει τό 1826.

(7) Τό σημερινόν DUBROVNIK.

(8) Τό όνομα δώθηκε προς τιμήν του Άγγλου Άρμοστού πού υπηρετούσε στά Έπτάνησα τήν εποχή εκείνη.

(9) Βίδο, νησάκι έξω από τό λιμάνι τής Κέρκυρας.

ταχτικά τὰ δρομολόγια του.

Στὴν τοπικὴ ἐφημερίδα ἀρ. 422 τῆς 16/28.1.1826, ὑπάρχει ἡ παρακάτω ἀνακοίνωση:

«Τὴν Δευτέρα 23 τρ. τὸ ἀτμόπλοιο «Sir Frederick Adam» ἀρχισε ταχτικά τὰ ταξίδια του μεταξύ τῶν νησιῶν τοῦ Κράτους τούτου. Δίνουμε παρακάτω ἀποσπάσματα τῶν κανονισμῶν πού δημοσιεύθηκαν:

«Τὸ πλοῖο ἀπὸ τώρα θ' ἀναχωρῇ ἀπὸ τὴν Κέρκυρα κάθε Δευτέρα στίς 7 π.μ. γιὰ Παξούς καὶ Λευκάδα.

Κάθε Τρίτη, θ' ἀναχωρῇ ἀπὸ Λευκάδα στίς 7 π.μ. γιὰ Παξούς καὶ Κέρκυρα.

Ἡ τιμὴ τῶν εἰσιτηρίων γιὰ τοὺς ἐπιβάτες πού θέλουν καμπίνα εἶναι 10 σελίνια ἀπὸ νησί σὲ νησί.

Ἀπὸ Κέρκυρα στοὺς Παξούς 10 σελίνια.

Ἀπὸ Κέρκυρα στὴν Λευκάδα 20 σελίνια.

Ἀπὸ Κέρκυρα στὴν Κεφαλονιά 30 σελίνια.

Ἀπὸ Κέρκυρα στὴν Ζάκυνθο 40 σελίνια⁽¹⁰⁾.

Οἱ ἐπιβάτες θὰ μποροῦν νὰ μεταφέ-

ρουν ἀποσκευές μέχρι 80 λίτρες ἐλεύθερα, μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι δὲν θὰ ξεπερνοῦν τὰ 4 κυβικά ποδάρια σὲ ὄγκο. Οἱ ἐπιβάτες καταστρώματος, ὅπως τὰ παιδιά καὶ οἱ ὑπηρετές, θὰ πληρώνουν 6 σελίνια ἀπὸ νησί σὲ νησί καὶ θὰ ἐπιτρέπεται νὰ μεταφέρουν ἐλεύθερα ἀποσκευές μέχρι 40 λίτρες βάρους, μὲ τὴν προϋπόθεση πὺς δὲν θὰ ξεπερνοῦν σὲ ὄγκο τὰ δύο κυβικά ποδάρια.

Γιὰ κάθε πακέτο πού θὰ μεταφέρεται μεταξύ τῶν νησιῶν Κερκύρας, Παξῶν, Λευκάδας Κεφαλονιάς ἢ Ζακύνθου πού δὲν θὰ ξεπερνᾷ τὸ ἓνα κ.π. ἢ 25 λίτρες σὲ βάρους, θὰ πληρώνουν 4 σελίνια.

Ἀπὸ 1 κ.π. καὶ λιγώτερο ἀπὸ 4 ἢ λιγώτερο ἀπὸ 100 λίτρες 8/-.

Ἀπὸ 4 κ.π. καὶ λιγώτερο ἀπὸ 8 ἢ λιγώτερο ἀπὸ 150 λίτρες 12/-.

Ἀπὸ 8 κ.π. καὶ λιγώτερο ἀπὸ 10 ἢ λιγώτερο ἀπὸ 200 λίτρες 16/-.

Γιὰ κάθε μεταφορὰν ἀλόγου, γαϊδάρου, μουλαριοῦ ἢ βοδιοῦ 40/-.

Σὲ ἀπόσταση μεγαλύτερη 100 μιλίων 60/-.

Γιὰ κάθε σκύλο, ἀρνί ἢ κατσίκਾ 5/-.

Σημ.: Ἀπὸ σήμερα, οἱ μέρες ἀναχώρησης καὶ ἀφίξης τοῦ πλοίου ἀλλάχθηκαν καὶ ἀντὶς Δευτέρα στὸ μέλλον θ' ἀναχωρῇ Τρίτη ἀπὸ τὴν Κέρκυρα, Τετάρτη ἀπὸ τὴν Λευκάδα, κάθε Παρασκευὴ ἀπὸ τὴν Ζάκυνθο καὶ Σάββατο ἀπὸ τὴν Λευκάδα γιὰ Παξούς καὶ Κέρκυρα».

Ἡ Κυβερνητικὴ Ἐφημερίδα⁽¹¹⁾ ἢ «Γαζέττα» ὅπως τὴν ἔλεγαν οἱ Ἑπτανήσιοι — ἀνέφερε ταχτικά τὶς ἀφίξεις καὶ ἀναχωρήσεις τοῦ ἀτμοπλοίου. Ἐτσι, δὲν φαίνεται νὰ κράτησε τὰ δρομολόγια ὅπως τὰ προγραμμάτισαν παραπάνω, ἀλλὰ βλέπουμε πὺς στίς 15 τοῦ Φλεβάρη 1826 ἀναχώρησε ἀπὸ τὴν Κέρκυρα γιὰ τὴν Ἀγκῶνα καὶ ἐπέστρεψε στίς 22 ἰδίου. Στίς 30 Ἀπρίλη ξαναφύγε γιὰ τὴν Ἀγκῶνα καὶ ἐπέστρεψε στίς 3 τοῦ Μᾶη. Τὸν Αὐγούστο καὶ Σεπτέμβρη, ἔκανε καὶ ἀπὸ ἓνα δρομολόγιο, ἀπὸ δὲ τὸν Ἀπρίλη τοῦ 1827, ἔκανε ἓνα δρομολόγιο τὸν μῆνα.

Στὰ ἐνδιάμεσα, ἔκανε ἓνα δρομολόγιο τὴν ἐβδομάδα στὰ νησιά, δηλ. δύο μέρες γιὰ νὰ πάει στὴν Ζάκυνθο καὶ δύο γιὰ νὰ γυρίσει. Ἄλλες τρεῖς, περῆμενε στὴν Κέρκυρα.

Οἱ ἴδιες ἐφημερίδες, ἀνέφεραν καὶ σὲ πόσες ὥρες ἐπέστρεψε ἀπὸ τὴν Ἀγκῶνα. Τοῦτες διέφεραν, ἀπὸ 48 ὥρες, ὡς 3 ἡμέρες, ἀλλὰ ὁ μέσος ὁρος ἦταν 50 ὥρες, πού γιὰ μιά ἀπόσταση 390 μιλίων, σημαίνει πὺς ἐβγαζε μέσον ὁρον 7,80 μίλια τὴν ὥρα, ὅχι καὶ πολὺ εὐκαταφρό-

(11) Ἀπὸ τὸ 1831 καὶ πέρα, ἀρχισε νὰ τυπώνεται καὶ στὰ ἑλληνικά.

Καὶ τὸ μὲν ἀτμόπλοιο, τὸ ἐγραφαν «τὸ ἀτμοκίνητον τῆς Ἰονικῆς Κυβερνήσεως», τὶς δὲ ἀφίξεις καὶ ἀναχωρήσεις «τὰ φθασίσματα καὶ ἀναχωρήματα».

(10) Ἐννοεῖται, πὺς ὅσοι ἐπιβάτες θὰ ἤθελαν καμπίνα, θὰ πληρώναν 10 σελίνια ἐπιπλέον.

Σημ.: Τὸ σῆμα /- μετὰ τὸν ἀριθμὸ ὑποδεικνύει σελίνια.

World Marine Services in Egypt

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

World Marine Corp.	Piraeus	Tlx 241600 12 WMAR GR	Tel (1) 4135024 25 45 47
Head Office - Operations			
World Marine Egypt.	Port Said	Tlx 63134 WMAR UN	Tel (66) 34186
Representation	Alexandria	Tlx 55419 WORLD UN	Tel (3) 805985
liaison offices	Suez	Tlx 66094 WOMAR UN	Tel (62) 26114

νητα βέβαια, όταν λογαριάσουμε πώς τα ιστιοφόρα της εποχής έκαναν την ίδια διαδρομή σε 10-15 ημέρες. Πότε - πότε, πήγαινε στο Μπρίντζι, Ότράντο, τό 1830 πήγε στην Πάτρα και τον Δεκέμβρη του 1831, ποιός ξέρει για ποιόν λόγο, πήγε στην Κόρινθο και έγύρισε σε 25 ώρες.

Λίγο πιο πριν, πήγε και στην Μάλτα. Στις 29 του 'Απρίλη 1832, φεύγει για Μάλτα και 'Αγγλία, προφανώς για επισκεύες και γυρίζει στις 12 του Γενάρη του επόμενου χρόνου. Έκανε 43 μέρες νάλθει από την 'Αγγλία, μ' ενδιαμέσους σταθμούς στην Λισσαβώνα, Τρίπολη και Μάλτα.

'Αμέσως κατόπιν, ξαναρχίζει τα δρομολόγια του για τα νησιά.

Τόν Φλεβάρη του 1833, μετονομάζεται σε «ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ», μιά και ό 'Αρμοστής SIR FREDERICK ADAM ήξε πιά φύγει από την Κέρκυρα.

Τόν Σεπτέμβρη του 1833, δημοσιεύεται στην «Γαζέττα» αρ. 144 η παρακάτω ανακοίνωση:

«Τό ατόμολιον της 'Ιονικής Κυβερνήσεως ονομαζόμενον 'Επτάνησος.

'Αρχίζοντας από την πρώτην του έρχομένου Νοεμβρίου θά αναχωρεί δύο φοραίς τόν μήνα από τούς Κορφοίς διά τας άλλας Νήσους του Κράτους τούτου και μίαν μόνον φοράν διά την 'Αγκώνα και τούτο ως νεωτέρας διαταγάς:

'Αναχωρεί από	Φθάνει εις
Κορφοίς τας 8	Ζάκυνθον τας 9
Ζάκυνθον 12	Κορφοίς 13
Κορφοίς 16	'Αγκώνα 18
'Αγκώνα 21	Κορφοίς 23
Κορφοίς 26	Ζάκυνθον 27
Ζάκυνθον 29	Κορφοίς 30

Έκ του όφφικίου του 'Ιονικού Στολί-
σκου

Τας 28 Σεπτεμβρίου 1833

Κατ' έπιταγήν ΔΗΜ. ΖΕΡΒΟΣ

Ε. τά Χ. Διοικητικού του 'Ιονικού Στολί-
σκου

(ACTING COMM. IONIAN FLOTILLA)

Καπετάνιος ήταν από τά πρώτα ταξι-
δια ό G. THOMAS, αλλά τό 1836, πού δ-
πως θά δοίμε παρακάτω, έφυγε για την
'Αγγλία για την παραλαβή του νέου
πλοίου, ανέλαβε ό Φρ. Γαβάσης.

Καί άφού πέρασαν 10 χρόνια από την
παραλαβή και επιτυχή δρομολόγηση
του πρώτου έπιβατηγού ατμοπλοίου
της 'Ιονικής Ναυτιλίας, δημοσιεύεται
στην Κυβερνητική Έφημερίδα «Έφημε-
ρίς του Ένωμένου Κράτους των 'Ιωνι-
κών Νήσων» αρ. 282⁽¹²⁾, η παρακάτω ά-
νακοίνωση (στά ελληνικά):

«Οί περισσότεροι ίσως των αναγνω-
στών μας εξεύρουν ότι η Κυβέρνησις,
επί σκοπώ νά εύκολύνη την κοινωνίαν
μεταξύ των διαφόρων μερών τούτου
του Κράτους και των ξένων τόπων, μετά
την εύτυχή δοκιμήν του τωρινού ατμο-

(12) Η μοναδική έφημερίδα πού κυκλοφο-
ρούσε στα 'Επτάνησα επί εποχής της 'Αγ-
γλοκρατίας, ήταν Κυβερνητική και τυπωνό-
ταν στα κρατικά τυπογραφεία της Κέρκυ-
ρας. Ήταν συνήθως τετρασέλιδη, έως όκτα-
σέλιδη, με διεθνείς ειδήσεις, αλλά και τοπι-
κές. Βασικά έτύπωνε τούς Νόμους της 'Ιο-
νίου Βουλής. Πρέπει νά πρωτοκυκλοφόρησε
στά 1817 στα ιταλικά και ήταν εβδομαδιαία,
με τίτλο «GAZZETTA DEGLI STATI UNITI DEL-
LE ISOLE JONIE» (Τό «J» στό JONIE ήταν Βε-
νετική γραφή -στά ιταλικά είναι IOVIE). Πι-
στεύουμε, πώς σταμάτησε νά κυκλοφορεί
στά 1830, όποτε την αντικατέστησε η «ΕΦΗ-
ΜΕΡΙΣ ΤΟΥ ΕΝΩΜΕΝΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΤΩΝ ΙΩ-
ΝΙΚΩΝ ΝΗΣΩΝ», εβδομαδιαία και αυτή, τυ-
πωμένη στα 'Ελληνικά και 'Ιταλικά. Στά
1844, ξαναρχίζοντας πάλι από αρ. φύλλου 1,
κυκλοφορεί τυπωμένη σε τρεις γλώσσες:
'Ελληνικά, 'Αγγλικά και 'Ιταλικά, εβδομα-
διαία πάλι, μέχρι τό τέλος της 'Αγγλικής κα-
τοχής. Για την ιστορία, θά σημειώσουμε πώς
μεταξύ 1818 και 1821, έκυκλοφορούσε, δεκα-
πενθήμερος, τυπωμένη μόνο 'Ελληνικά η «Ε-
ΦΗΜΕΡΙΣ ΤΩΝ ΕΝΩΜΕΝΩΝ ΕΠΑΡΧΙΩΝ
ΤΩΝ ΙΩΝΙΚΩΝ ΝΗΣΩΝ».

πλοίου «Έπτάνησος» είχε παραγγείλει
εις την Λόνδραν έν άλλο, δυνατόν, έ-
γρηγορον και αναπαυτικόν διά τούς έ-
πιβάτας. Ό πλοίαρχος του τωρινού μας
ατμοπλοίου εύρίσκεται πρό τίνων ήμε-
ρών εις την 'Αγγλίαν διά νά τό φέρη έ-
δω καθ' όλα έτοιμον. Από ιδικά του
γράμματα μανθάνομεν ότι εις τούτο θά
βάλλωσι όλας τας αναγκαίας μηχανάς
πρός τά τέλη του έρχομένου 'Ιουνίου, ό-
τι κατασκευάσθη μέ πάσαν δυνατήν έν-
τέλειαν και ότι τό πολύ, εις τας πρώτας
(ημέρας) του Αυγούστου είναι έλπίς νά
φθάση εις Κέρκυραν. Η δύναμις του, ί-
σοδυναμεί μέ εκείνην 90 αλόγων και εί-
ναι της χωρητικότητας 260 τόνων».

Σχετικά μέ τό νέο σκάφος, φαίνεται
πώς η ανακοίνωση στην έφημερίδα της
7/19.2.1825, ήταν λίγο πρόωρη και τελι-
κά η παραγγελία του έγινε ύστερα από
δέκα χρόνια, μιά και τό σκάφος τούτο
τό «IONIA» (όπως θά δοίμε παρακάτω),
επρόκειτο νά φθάση στην Κέρκυρα στις
πρώτες μέρες του Αυγούστου του 1836.

'Αλλά, καμμία έφημερίδα δέν αναφέ-
ρει τίποτα για την άφιξη του, ένώ για τό
πρώτο, όπως ήδαμε παραπάνω, γρά-
φτηκαν τόσα πολλά. Είναι γεγονός πάν-
τως πώς ήταν μεγαλύτερο και ταχύτερο
και ασφαλώς πιο σύγχρονο. Πού νά
δρομολογήθηκε όμως τό καινούργιο
τούτο ατμόπλοιο; Δέν κατωρθώσαμε νά
μάθουμε τίποτε περισσότερο άπ' ότι ά-
ναφέρεται στην 'Ιονική Έφημερίδα αρ.
360 του Νοέμβρη 1837 πού τυπώνεται
τό δρομολόγιο του 'Ιονικού ατμοπλοίου
(δixως όνομα).

'Αν. Κέρκυρα 6 στις 7 πμ. άφ. Ζάκυνθος
7.

'Αν. Ζάκυνθος 9 στις 8 πμ. άφ. Πάτρα 9.

'Αν. Πάτρα 10 στις 8 πμ. άφ. Ζάκυνθος
10.

'Αν. Ζάκυνθος 13 στις 5 πμ. άφ. Κέρκυ-
ρα 14.

'Αν. Κέρκυρα 21 στις 7 πμ. άφ. Ζάκυν-
θος 22.



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050

TELEX: 886958 EPEMBI G.

FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

΄Αν. Ζάκυνθος 24 στίς 7 πμ. άφ. Πάτρα 24.

΄Αν. Πάτρα 25 στίς 8 πμ. Ζάκυνθος 25.

΄Αν. Ζάκυνθος 28 στίς πμ. Κέρκυρα 29.

Τό δρομολόγιο αυτό, παρ' όλο πού έχει άρκετά κενά (π.χ. παραμονή στην Κέρκυρα 7 ήμέρες, στην Ζάκυνθο δύο καί τρεις μέρες), δέν μάς πείθη πώς άναφέρεται στός δεύτερο πλοίο τό «Ίονία». Ίσως, ένα από τά δύο, νά συνέχιζε τά δρομολόγια κάθε δεύτερη μέρα από την Κέρκυρα γιά τούς Παξούς καί Λευκάδα, όπως έκανε στά 1826 καί τίς άλλες μέρες νά πήγαινε στην Άγκώνα.

Πώς νά εξηγήσουμε όμως τίς μεγάλες — φαινομενικά — παραμονές του σκάφους στην Κέρκυρα (άπό 14η μέχρι 21η ήμέρα καί άπό 29η μέχρι 6η του έπομένου μήνα); Μήπως τό ίδιο σκάφος πήγαινε τίς ήμέρες αυτές στην Άγκώνα, δύο φορές τόν μήνα;

Καί τό δεύτερο πλοίο, τότε, τί έκαμνε; Θά προσπαθήσουμε νά δώσουμε μία εξήγηση παρακάτω.

΄Ενδιαφέροντα όμως είναι, ή προσθήκη στά δρομολόγια του πλοίου της Πάτρας καί συμπεραίνουμε πώς άφού λευτερώθηκε ή Έλλάδα, άρχισε σιγά - σιγά ή έμποροεπιβατική κίνηση άπό τό Ίονικό Κράτος, μέ την έλεύθερη Έλλάδα, βασικά μέσω της Ζακύνθου, πού την έποχή εκείνη ήχε μεγάλη κίνηση μέ την

Δύση⁽¹³⁾.

΄Ύστερα άπό μερικά χρόνια, στην έφημερίδα 77 (Μάη) 1846 σελ. 12-14, στά ελληνικά, άγγλικά καί ιταλικά, υπάρχουν δύο ανακοινώσεις πού αναφέρονται στην εκπαίδευση, προαγωγές καί μισθοδοσία του πληρώματος καί στο φύλλο 88 σελ. 16 (Σεπτ.) 1846, τυπώνεται «είδοποίηση γιά άλλαγή δρομολογίου». ΄Η ανακοίνωση (στά ελληνικά) γίνεται άπό τό «Γραφείον του Καταστήματος των ταχυδρομικών πλοίων» καί «Γραφείον του Καταστήματος των ταχυπλόων».

΄Η άπορία μας, γιά τό πού εργαζόνταν τό δεύτερο άτμόπλοιο ή γιά νά πούμε καλύτερα, τό ένα άπό τά δύο, αυξάνεται μέ την παρακάτω «είδοποίηση» πού δημοσιεύεται στην έφημερίδα 88 σελ. 16 (Σεπτ.) 1846:

(13) Θά μάς επιτραπεί νά μεταφέρουμε άπό την περίφημη «Ίστορία του Εύρωπαϊκού πνεύματος», του Παν. Κανελλόπουλου, τ. 10, σελ. 277, την πληροφορία ότι ο Πολωνός ποιητής Σλαβότσκι, συνταξίδεψε μέ τόν Σολωμό καί τόν Άνδρ. Μουστοξύδη μέ τό «Επτάνησος» της εταιρείας Λούντ, όπου έδρα της ήταν ή Τεργέστη, άπό την Κέρκυρα, Κεφαλληνία, Ζάκυνθο καί Πάτρα στίς 27 Αύγ./8 Σεπτ. 1836. Θά παρατηρήσουμε μόνο, πώς είναι περίεργο, ό τόσο προσεκτικός Παν. Κανελλόπουλος ν' αναφέρει σάν πλοιοκτήτρια εταιρεία τό Λούδ Τριεστίνο.

«Διά της παρούσης γνωστοποιείται ότι τό Ίονικόν άτμόπλοιον όσάκις άπέρεχεται εις Παξούς δηλ. τας 5 καί 19 Σεπτεμβρίου, τας 3, 17 καί 31 ΄Οκτωβρίου.

Καί κατά την εις Κέρκυραν επιστροφήν του, τας 8 καί 22 Σεπτεμβρίου, τας 6 καί 20 ΄Οκτωβρίου καί 3 Νοεμβρίου, θέλει εγγίζει εις Λευκίμνην κατά τόν άμφοτερόπλοον καί δέχεται επιβάτας άπό Κέρκυραν εις Λευκίμνην καί άπό Λευκίμνην εις Παξούς καί τό άνάπαλιν, πληρωμένου του ναύλου ως ακόλουθως:

΄Από Κέρκυραν εις Λευκίμνην καί τό άνάπαλιν. Θάλαμος 2 σελίνια.

΄Από Λευκίμνην εις Παξούς καί τό άνάπαλιν. Θάλαμος 2 σελίνια.

΄Επί του καταστρώματος 1 σελίνιον. (΄Υπογρ.) Γραφείον του Καταστήματος των Ταχυπλόων, Κέρκυρα, 29 Αύγουστου 1846.

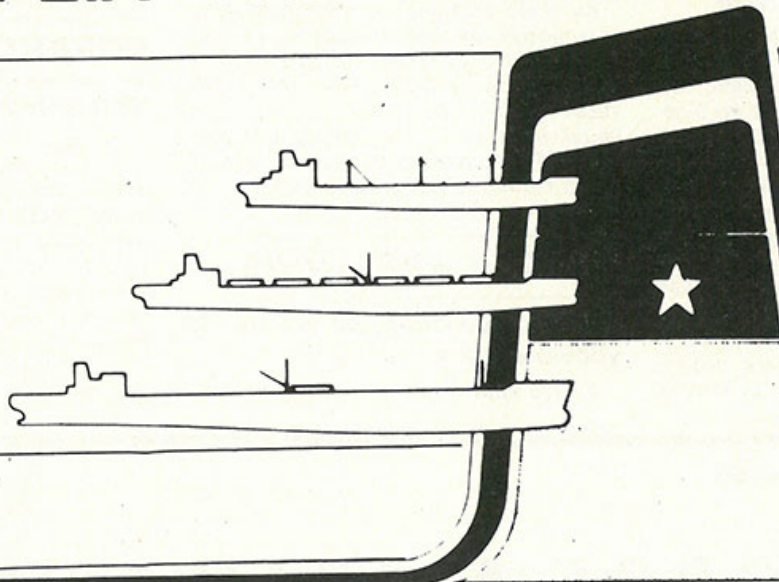
Γ. ΟΥΑΡΔ, Διευθυντής».

΄Η Λευκίμνη, είναι ένα μικρό γραφικό λιμανάκι στο νοτιοανατολικό σημείο της Κέρκυρας καί ασφαλώς ή προσέγγιση αυτή θά ήταν γιά εξυπηρέτηση καί την Νότιο Κέρκυρα.

(Συνεχίζεται)

ΝΙΚΟΣ Σ. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

Σε ελληνικά συμφέροντα

Η ναυτιλιακή εταιρία Empressa Lineas Maritimas Argentinas (ELMA) πούλησε πρόσφατα έπτά συμβατικά φορτηγά σε ελληνικά συμφέροντα καλυπτόμενα υπό την Κυπριακή σημαία. Τά εν λόγω πλοία έκτελούσαν προηγούμενως γραμμές σε όλον τον κόσμο αλλά τον τελευταίο καιρό τελούσαν σε παροπλισμό.

Τά σκάφη είναι ναυπηγήσεως μεταξύ 1971 και 1973 και χωρητικότητας μεταξύ 6.500 και 7.200 τόν. γκρός και από τὰ μέσα του 1986 είχαν έκτεθεί σε διεθνή πλειοδοτικό διαγωνισμό. Μετά την αγορά τους θά μετονομαστούν. Καί ενώ μέχρι σήμερα μέ τό αρχικό συνθετικό «Rio» είχαν διάφορα όνοματα ποταμών της Αργεντινής, θά ακούουν του λοιπού σε διάφορα ούσιαστικά, όπως Force, Rose, Star κλπ. μέ τό κοινό συνθετικό «Lucky».

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Οί νηογνώμονες εξελίσσονται

Κατά την διάρκεια της πρόσφατης συνόδου του Διεθνούς Έμπορικού Έπιμελητηρίου, στην Βομβάη, ο αντιπρόσωπος του Γερμανικού Νηογνώμονα ανέφερε ότι ο ρόλος των νηογνώμωνων σήμερα, σάν ανεξάρτητων και αντικειμενικών ειδικών στην ναυτιλία, είναι περισσότερο αναγκαίος από ποτέ λόγω της πολυπλοκότητας της παγκόσμιας ναυτιλίας. "Αν και οί δραστηριότητες των νηογνώμωνων έχουν γίνει περισσότερες και περιπλοκότερες λόγω των συνεχώς μεταβαλλόμενων συνθηκών τόν κύριο ρόλο παίζει ακόμα ο έπιθεωρητής. Ο κ. Helms ύπογράμμισε ότι οί αντικειμενικές αναφορές, οί τεχνικοί κανονισμοί και οί κανονι-

σμοί ασφαλείας των νηογνώμωνων είναι απαραίτητοι στους ασφαλιστές και στους κυβερνητικούς οργανισμούς καθώς και στους πλοιοκτήτες και τούς ναυπηγούς.

Μεταξύ των νέων δραστηριοτήτων των νηογνώμωνων είναι ή συμμετοχή τους στην σχεδίαση ενός πλοίου καθώς και ο έλεγχος αξιοπλοΐας και ή χρησιμοποίηση των έρευνητικών τους δυνατοτήτων από συμφέροντα έκτός της ναυτιλίας όπως κυβερνητικοί οργανισμοί και πανεπιστήμια.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Δέν θά πληρώσει μέρισμα

Η πασίγνωστη Μισοούι Λάινς δέν θά πληρώσει στους μετόχους της μέρισμα γιά τή χρήση πού έληξε στις 31 Μαρτίου. Είναι ή πρώτη φορά πού ή Μισοούι κατά τή τελευταία 20ετία δέν θά καταβάλει μέρισμα. Κατά τούς ύπευθύνους του συγκροτήματος ή απόφαση αυτή αποδίδεται άφενός στην εξέλιξη της ανάπτυξεως του γιέν μετά τό τέλος του 1986 και άφετέρου στό χαμηλό επίπεδο των ναύλων πού όφείλεται στην ύπερπροσφορά του τοννάζ και έθιξε την παγκόσμια ναυτιλία.

Κατά την ανάλυση των οικονομικών αποτελεσμάτων των πρώτου εξαμήνου της χρήσεως, ή Μισοούι ύπελόγιζε σε κέρδη της τάξεως των τριών δισεκ. γιέν γιά τό έτος 1986/87, έναντι των 10 δισ. γιέν του προηγούμενου έτους. Γι' αυτό και μέχρι τό τέλος του 1986 ή εταιρία σκόπευε νά πληρώσει μέρισμα τεσσάρων γιέν κατά μετοχή.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Σειρά γραμματοσήμων γιά τὰ 150 χρόνια της Ρ & Ο

Τά 150 χρόνια από την ίδρυση της γνω-

στής βρεταννικής ναυτιλιακής εταιρίας Ρ & Ο γιορτάζονται μέ ιδιαίτερα αΐγλη μέ την έκδοση βιβλίου γραμματοσήμων από τὰ Βρεταννικά Ταχυδρομεία πού κυκλοφόρησε την 1η Μαρτίου.

Τό βιβλίο άφηγείται την ιστορία της «Πενίνσουλαρ και Όριένταλ Στήμσιπ» από την ίδρυσή της σάν ναυτιλιακής εταιρίας στις άρχές του 19ου αιώνα, μέσα από μιά έποχή κατά την όποία ύπήρξε ή μεγαλύτερη ναυτιλιακή εταιρία στον κόσμο, μέχρι σήμερα πού επέκτάθηκε σε σύγχρονο, διεθνή οργανισμό μέ εύρύ φάσμα έμπορικών δραστηριοτήτων στις όποιες περιλαμβάνονται και κρουαζιέρες άναψυχής.

ΜΠΑΧΑΜΕΣ

Δεύτερη στά κρουαζιερόπλοια

Οί Μπαχάμες κατέστησαν ήδη ο δεύτερος στή σειρά λιμένας νηολογήσεως κρουαζιερόπλοιων ύστερα από την πρόσφατη έγγραφη των έπτά μεγάλων μονάδων της νορβηγικής εταιρίας Kloster.

Σήμερα οί Μπαχάμες έχουν στό νηολόγιο τους 14 κρουαζιερόπλοια συνολικής χωρητικότητας 315.000 τόν. γκρός, ενώ ή σημαία του Παναμά, πού είναι ή πρώτη στά κρουαζιερόπλοια καλύπτει 24 ύπερωκεάνια συνολικού τοννάζ 428.000 τόν. γκρός. Τρίτη κατά σειρά έρχεται ή Μ. Βρεταννία μέ έννέα πλοία 268.000 τόν. γκρός και τέταρτη ή Λιβερία μέ όκτώ ύπερωκεάνια 190.000 τόν. γκρός.

Κατά την ειδική έκδοση του στόλου των κρουαζιερόπλοιων πού δημοσιεύει τό πρακτορείο Fearnleys, βρίσκονται σήμερα ύπό παραγγελία έννέα ύπερωκεάνια άνω των 20.000 τόννων από τὰ όποία τρία θά παραδοθούν έντός του έτους, τέσσερα τό 1988 και άνά ένα τό 1989 και τό 1990.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Νέες εξέδρες

Η πλωτή εξέδρα γεωτρύσεως «West Vision» πού ναυπηγήθηκε στή Νότια Κορέα, έφθασε στή Νορβηγία μέ δικά της μέσα ύστερα από ταξίδι δύο μηνών. Η εξέδρα ανήκει στό νορβηγικό συγκρότημα Peder Smedvig τό όποιο θά την έκμεταλλευθεί γιά πέντε χρόνια στά πεδία του Gullfaks μέ συμβόλαιο πού έχει ύπογραφεί από τό 1984. Η έν λόγω εξέδρα μπορεί νά έργασθει χωρίς κανένα πρόβλημα στις άρκτικές θάλασσες καθώς και στις πιό δύσκολες θάλασσες του κό-

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

σμου. Μπορεί εξάλλου να μετατραπεί εύκολα σε εξέδρα παραγωγής.

Έγνώσθη εξάλλου ότι το νορβηγικό συγκρότημα Norcem άκύρωσε την παραγγελία μιας πλωτής εξέδρας γεωτρήσεως που είχε παραγγελθεί στο νοτιοκορεάτικο ναυπηγείο Hyundai. Η άκύρωση έγινε λόγω της μεγάλης καθυστέρησης παραδόσεως, δεδομένου ότι ενώ επρόκειτο να παραδοθεί τον Απρίλιο του 1986 είναι άμφίβολο αν θα καθυστερηθεί να παραδοθεί μέχρι τα τέλη του 1987.

Προφανώς η εξέδρα αυτή θα πουληθεί σε φθηνότερη τιμή σε άλλους ενδιαφερομένους που θα θελήσουν να την χρησιμοποιήσουν στα άρκτικά ύδατα για τα όποια έχει κατασκευασθεί.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Επιμήκυνση των κόντεινερ-πλοίων της ACL

Κατά την επιμήκυνση των πέντε κόντεινερ-ποπλοίων της ACL, της κλάσεως G3 τροχοφόρας μεταφοράς, θα τοποθετηθούν συστήματα οδήγησης των κιβωτίων σχεδιασμένα από την MacGregor Navire (MGN) όπως επίσης και καταστρώματα αυτοκινήτων και υδραυλικές θύρες των κυττών.

Οι μετατροπές που αντικατοπτρίζουν την εμπιστοσύνη της ACL στην συνεχή ανάκαμψη της αγοράς στον Βόρειο Ατλαντικό, περιλαμβάνουν την επιμήκυνση των πλοίων στα 292 μέτρων με την τοποθέτηση ενός ενδιάμεσου τμήματος μήκους 42,5 μ., ώστε η ικανότητα μεταφοράς θα αυξηθεί κατά 25% από 2.139 σε 2.737 TEU.

Τέσσερα πλοία, τα «Ατλάντικ Κόμπας», «Ατλάντικ Κομπάνιον», «Ατλάντικ Καρτίε» και «Ατλάντικ Κόνσερτ» θα μετατραπούν σε Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία, ενώ το πέμπτο σκάφος, το «Ατλάντικ Κονβέγιερ» θα μετατραπεί στα βρετανικά ναυπηγεία του «Scott Lithgow». Οι εργασίες και στα πέντε

σκάφη είναι προγραμματισμένες να ολοκληρωθούν μέχρι το τέλος του έτους.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Εγκαταλείπει το έθνικό νηολόγιο

Ο έφοπλιστικός οίκος Van Ommereen, από τους αρχαιότερους της Ολλανδίας, άπειλησε άνοιχτά ότι θα εγκαταλείψει το έθνικό νηολόγιο εφόσον δεν υπάρχουν άμεσα μέσα περιστολής των δαπανών επανδρώσεως και δεν επιτρέπει η μείωση του αριθμού των μελών του πληρώματος.

Σύμφωνα με τους υπολογισμούς της Van Ommereen, στα μπάλκερς μεγέθους 35-40.000 τόν. d.w. η διαφορά της ετήσιας δαπάνης σε σύγκριση με τα πλοία που ανήκουν σε άνοιχτά νηολόγια κυμαίνεται μεταξύ 750-900.000 δολλαρίων ετησίως, ποσό που καθιστά τελείως άντισυμβατική την έκμετάλλευσή τους με Όλλανδική σημαία.

Η δύναμη του στόλου

Όπως άναφέρει η Έπιθεώρηση της Όλλανδικής Ναυτιλίας, ο άριθμός των Όλλανδικών πλοίων που τελούν υπό την έθνική σημαία αυξήθηκε στη διάρκεια του περασμένου χρόνου κατά 15 μονάδες. Στα πλοία αυτά συνυπολογίζονται και τα όλλανδικής πλοιοκτησίας σκάφη που είναι έγγεγραμμένα στα νηολόγια των Όλλανδικών Άντιλλών.

Παρά την άνωτέρω άριθμητική αύξηση των πλοίων, το συνολικό τοννάζ του έθνικού στόλου μειώθηκε περίπου κατά 3%, φθάνοντας τα 4.450.000 τόννων. Η μεγαλύτερη μείωση σημειώθηκε στα μπάλκερς κάρριερς, ενώ στα μικρότερα μπάλκερς ή μείωση ήταν 3,4%. Οι μειώσεις αυτές συμψηφίστηκαν εν μέρει από την αύξηση του στόλου των πετρελαιοφόρων καθώς και των σκαφών βοηθητικής ναυτιλίας (ναυαγοσωστικά, πλωτοί γερανοί κ.λ.π.).

ΠΕΡΣΙΑ

Τό 3006 πλοίο θύμα της συρράξεως

Τό υπό σημαία Φιλιππίνων πλοίο μεταφοράς ζώων «Corriedale Express» 12.079 τόν. γκρός, ύπήρξε τό 3006 πλοίο θύμα της περσοϊρακινής συρράξεως, ενώ έπλεε έμφορτο με 35.000 ζώα από την Άδελαΐδα στο Κουβέϊτ.

Τό πλοίο ναυπηγήσεως 1970 έπλήγη από Περσικό πύραυλο άνοιχτά του Shah Allum και ύπέστη πυρκαγιά, εύτυχώς χωρίς άνθρώπινα θύματα και με την μόνη άπώλεια 200 από τα ζώατα ζώα που μετέφερε.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Μείωση του στόλου

Τό 1986 εγκατέλειψαν τό φινλανδικό νηολόγιο 25 πλοία συνολικής χωρητικότητας 413.587 τόν. γκρός, από τα όποια τα 18 μετεφέρθησαν υπό σημαίες εύκαιρίας.

Στίς άρχές του τρέχοντος έτους ό έμπορικός στόλος της χώρας περιελάμβανε 418 μονάδες συνολικής χωρητικότητας 1,18 έκατ. τόν. γκρός. Μεταξύ των πλοίων αυτών ύπάρχουν μπάλκερς κάρριερς που καλύπτουν ποσοστό 30% του συνόλου και πλοία έπιβατηγά και όχηματαγωγά που καλύπτουν τό 40% του συνόλου. Τό υπόλοιπο 30% καλύπτεται από διάφορα εξειδικευμένα πλοία και κατά δεύτερο λόγο από δεξαμενόπλοια (ποσοστό 20% και 10% αντίστοιχα).

Υπολογίζεται ότι μέσα στα τελευταία πέντε χρόνια ό φινλανδικός στόλος μειώθηκε κατά 92 μονάδες, 1,24 έκατ. τόν. γκρός ήτοι κατά ποσοστό 51%. Χαρακτηριστικό είναι ότι ό άριθμός των πλοίων που βρίσκονται υπό έκμετάλλευση από Φινλανδικές θυγατρικές εταιρίες του έξωτερικού άνέρχεται σήμερα σε 50 μονάδες, τοννάζ περίπου 800.000 τόν. γκρός.



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

Telephone (Switch Board): 4180774 (5 lines) - 4524467
(Squitch Board): - 4524245 - 453691/2 - 4523444
Telexes: (S + P Department) 211582-LME GR
Chart. Dept) 211186 - LME GR - 211260-1-2-3 LME GR



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

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

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

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

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

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

AFFILIATED COMPANIES:

* THAILAND

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

* MALAYSIA

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

* INDIA

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



Are you looking for a fast and reliable agents to look after
your vessels in Ghana?

THEN CALL THE RIGHT PEOPLE

THE HELLENIC AFRICAN LINE LTD. (HALL)

WE PROVIDE SHIPPING AGENCY MATTERS FOR ANY TYPE/SIZE OF VESSELS:

- CARGO BOOKING AGENTS
- PRIORITY BERTHING/QUICK DESPATCH
- WAREHOUSING
- OWNERS PROTECTING
- COMPETITIVE AGENCY FEES
- CONTACTABLE 24 HOURS ON VHF

HEAD OFFICE

14, PATRICE LUMUMBA ROAD,
AIRPORT RESIDENTIAL,
P.O.BOX 1220,
ACCRA, GHANA
PHONE: 777748
TELEX: 2314 BISCO GH

AGENCY OFFICE

4TH FLOOR, S.S.C. BUILDING,
P.O.BOX 858,
TEMA, GHANA
PHONE: 0221-6863
TELEX: 3029 BTH GH

AGENCY OFFICE ALSO AT TAKORADI

For further information and agency matters please contact our Greek representative

MR. NICHOLAS K. TAM

85, AKTI MIAOULI STR.,
185 10, PIRAEUS, GREECE

PHONE: 4182-112/19
TELEX: 212051/212670 A/B STAR GR

WE SERVE THE GREEK SHIPPING BETTER BECAUSE WE SPEAK THE LANGUAGE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η εξόφληση των εισφορών προς τό NAT ανά τρίμηνο

Αρχισε από τις 13 'Απριλίου να ισχύει η ύπ' αριθ. 30037/872/87 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας που προβλέπει την είσπραξη των εισφορών εκ ναυτολογίου για κάθε τρίμηνο με χορήγηση όριστικής εξοφλητικής αποδείξεως.

Η απόφαση δημοσιεύθηκε στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 197 Β'/13.4.87) και θα κυρωθεί νομοθετικά.

Υπενθυμίζεται ότι η κατ' αυτόν τον τρόπο εξόφληση των εισφορών προς τό NAT είναι προαιρετική.

Υπό την κυανόλευκο

Στό Υπουργείο Ναυτιλίας υποβλήθηκαν κατά τό χρονικό διάστημα 1-28 'Απριλίου, αιτήσεις για την έγγραφη από ελληνικό νηολόγιο βάσει του άρθρου 13, των παρακάτω εξι πλοίων:

— «Φόρτσουν», μπάλκερ, πρώην «Fortune» υπό σημαία Μπαχάμας, πρώην «Pacific Faith» υπό λιβεριανή σημαία, 17.918 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1973, που ανήκει στην εταιρία «Lionheart Shipping Company Ltd. (κ. Αντών. Πετρίδης).

— «Γκούντ Φέθ», μπάλκερ πρώην «Finntimber» υπό βρετανική σημαία, 15.646 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1975, που ανήκει στην εταιρία «Icon Shipping and Trading Company Limited (κ. Δημοσθ. Ρήγος).

— «Πετρόπολις», μπάλκερ πρώην «Temple Bay» υπό λιβεριανή σημαία, 31.369 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1978, που ανήκει στην εταιρία «Queensbridge Shipping Corporation» (κ. Μαρία - Χρυσ. Καρέλλα).

— «Παντελής Καλλίκης», φορτηγό, πρώην «Green Forest» υπό παναμαϊκή σημαία, 11.961 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1980, που ανήκει στην εταιρία «Mili Navigation S.A.» (κ. 'Ιωάν. - Μιχαήλ Καλλίκης).

— «Ασφαλί Τσάμπιον», δεξαμενόπλοιο, πρώην «O.T. Garth», υπό βρετανική σημαία, 18.309 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1974, που ανήκει στην εταιρία «Sea King Marine Corp.» (κ. Δημ. Διονυσίου).

— «Χαρίκλεια», μπάλκερ, πρώην «Mare Nordico» υπό ιταλική σημαία, 33.268 τον. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1972, που ανήκει στην εταιρία «Speedia Marine Inc.» (C. Tomassos Hellas Inc.).

Αγοραπωλησίες

— Σέ "Ελληνες περιήλθε τό δεξαμενόπλοιο μεταφοράς παραγωγών πετρελαίου «O.T. Garth» 30.748 τον. d.w., 18.309 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού 1,9 εκατ. δολλαρίων με ζημιές καί παραδοτέο στή Χάβρη ως έχει.

— Μετά από πλειστηριασμό "Ελληνες ά-

γόρασαν τό πολλαπλής χρήσεως φορτηγό πλοίο «Θαλασσινή Κυρά» 21.794 τον. d.w., 15.680 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, αντί ποσού 4,85 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθησαν τά ά-δελά μπάλκ κάρριερ «Μενέλαος» καί «Μιχαήλ» 20.748 τον. d.w., 12.748 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1969, έναντι συνολικής τιμής περί τών 1,4 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες περιήλθε τό παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Anna K» 18.720 τον. d.w., 10.670 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981, έναντι ποσού που πλησιάζει τά 2,3 εκατ. δολλάρια.

— Επίσης σέ "Ελληνες περιήλθε τό γε-μανικής ναυπηγήσεως μπάλκ κάρριερ «Finntimber» 23.323 τον. d.w., 15.646 τον. γκρός τοῦ 1975, έναντι ποσού περί τών 22 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες είναι οι αγοραστές τοῦ φορ-τηγού πολλαπλής χρήσεως «Pikebank» 18.436 τον. d.w., 12.124 τον. γκρός, 372 κον-τέινερς, βρετανικής ναυπηγήσεως 1979, έ-ναντι τιμής περί τών 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες είναι οι αγοραστές τοῦ άνοι-κτοῦ φορτηγού «Meredith E» 12.720 τον. d.w., 8.831 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στο Ρο-στόκ τό 1981, έναντι τιμής περί τών 2,6 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες περιήλθε τό επίσης φορ-τηγό πλοίο «Provide» 13.550 τον. d.w. 9.622 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στο Άμβούργο τό 1965, έναντι ποσού 485.000 δολλαρίων.

— "Ελληνες άγόρασαν τό βρετανικό μπάλκ κάρριερ «Reynolds» 29.812 τον. d.w. 18.025 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, ένα-ντι ποσού που ξεπερνά τά 1,7 εκατ. δολλάρια.

— Επίσης σέ "Ελληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Linda» 28. 765 τον. d.w., 17.878 τον. γκρός, νοτιοκορεατικής ναυπη-γήσεως 1971, έναντι ποσού περί τοῦ 1 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ άλλοδαπούς έπωλήθη τό πρόντακ

κάρριερ «Μελτέμι» 39.569 τον. d.w., 24.412 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, έναντι πο-σοῦ περί τών 5,6 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες τοῦ Λονδίνου άγόρασαν τό μεγάλο μπάλκερ «Irish Spruce» 71.927 τον. d.w., ναυπηγηθέν στή Βορ. 'Ιρλανδία τό 1983, έναντι τιμής περί τών 8 εκατ. δολλα-ρίων.

— Μετά από πλειστηριασμό "Ελληνες ά-γόρασαν τό μικρό παναμαϊκό φορτηγό ψυ-γείο «Bύρων» 2.049 τον. d.w., 1.460 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1961 έναντι ποσού περί τών 6 εκατ. δραχμών.

— Σέ "Ελληνες περιήλθε τό γαλλικό φορ-τηγό «Nausicaa» 24.540 τον. d.w. 16.893 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1978, έναντι ποσού πε-ρί τών 3,4 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες άγόρασαν από Σοβιετικούς τό μικρό δεξαμενόπλοιο «Severnny Donets» 1.265 τον. γκρός τοῦ 1965, έναντι ποσού περί τών 60.000 δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες περιήλθε τό παναμαϊκό δε-ξαμενόπλοιο «Divine Valley» 60.960 τον. d.w., 28.000 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγή-σεως 1976, IGS / COWI SBT/ Coils, έναντι τι-μής περί τών 7,5 εκατ. δολλαρίων, ή όποία συμπεριλαμβάνει 15μηνη χρονοναύλωση προς δολ. 4.800 την ήμέρα.

— "Ελληνες άγόρασαν τό ιαπωνικό μπάλκ κάρριερ «Phoenix» 19.000 τον. d.w., 11.243 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1979, έναντι πο-σοῦ περί τών 1,9 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ 'Ελλήνων έπωλήθηκε τό μπάλ-κερ «Στάρ Πούκου» 34.338 τον. d.w., 18.892 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1973, έ-ναντι ποσού 1,8 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες είναι οι αγοραστές τοῦ κυ-πριακού μπάλκερ «Μάνις II» 47.392 τον. d.w., 25.120 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1968, χωρίς νά γνωσθεί τιμή άγοράς.

— Επίσης σέ "Ελληνες περιήλθε τό υπό σημαία Φιλιππίνων μπάλκ κάρριερ «General Segundo» 34.540 τον. d.w., 18.815 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1966, έναντι τιμής περί τών 3,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες περιήλθε τό φορτηγό «United Pioneer» 18.523 τον. d.w., ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 1,9 εκατ. δολλαρίων.

— "Ελληνες τοῦ Λονδίνου άγόρασαν τό ύ-πό βρετανική σημαία πάναμαξ μπάλκερ «Chiba» 64.497 τον. d.w., 35.014 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί τών 3,6 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης "Ελληνες άγόρασαν τό μπάλ-κερ «Anatole P» 60.740 τον. d.w., 35.771 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στή Δανία τό 1976, ένα-ντι τιμής περί τών 5,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ "Ελληνες περιήλθαν τά άδελφά

Your supplier in Rotterdam

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

P.O.BOX. 11088
3004 EB Rotterdam

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

μπάλκ κάρριερς «East Express» και «Western Express» 28.000 τον. d.w., 17.203 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι συνολικής τιμής περί των 5,5 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ έφοπλιστές πού δραστηριοποιούνται υπό κυπριακή σημαία περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Μερκάτωρ» 28.757 τον. d.w., 17.252 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής πλέον των 1,3 εκατο. δολλαρίων μέ άμεση παράδοση στην Ίαπωνία.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του μικτού πλοίου «Eastern Hazel» 76.370 τον. d.w., 41.164 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού περί των 3,7 εκατ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Σέ διαλυτές της Κίνας έπωλήθη τό σουπερτάνκερ «Αντάρκτικα» 120.787 τον. γκρός, 35.800 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1972, αντί δολ. 147 ανά τόννο παραδοτέο μέ πιστοποιητικό gas free.

— Στη Φορμόζα φέρεται νά καταλήγει γιά διάλυση τό σουπερτάνκερ «Τάκτικ» 105.422 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, τό όποιο είχε βληθεί τόν Ίανουάριο στόν Περσικό, χωρίς νά γνωσθούν περισσότερες λεπτομέρειες.

— Κινέζοι διαλυτές άγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Κριός» 16.989 τον. γκρός, 8.238 τον. βάρους, ναυπηγήσεως 1959, αντί δολ. 139,50 ανά τόννο.

Τά συμβεβλημένα

Τόν Φεβρουάριο ύπογράφηκαν στό NAT συμβάσεις γιά τήν ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω έξι πλοίων έλληνικής ιδιοκτησίας μέ ξένες σημαίες:

— «Κυμώ», παναμαϊκό, 65.683 τον. γκρός, από 9.2.87, εκπρόσωπος κ. Α. Παλαιοκρασας.

— «Αμέρικα ΧΙΠ», παναμαϊκό, 4.987 τον. γκρός, από 19.12.86, εκπρόσωπος κ. Μεν. Μουγκαλιάν.

— «Γιουρόπα», κυπριακό, 2.370 τον. γκρός, από 1.9.86, εκπρόσωπος κ. Ε. Ζαφείρης.

— «Βαλεντίνο», κυπριακό, 3.822 τον. γκρός, από 20.9.86, εκπρόσωπος κ. Ε. Ζαφείρης.

— «Αϊντήαλ Πρόγκρεσς», παναμαϊκό, 43.479 τον. γκρός, από 30.9.86, εκπρόσωπος κ. Δ. Κατσανδρής.

— «Άννα Π», κυπριακό, 1.520 τον. γκρός, από 1.10.86, εκπρόσωπος κ. Ε. Ρουβέλας.

Τά διαγραφέντα

Τόν ίδιο μήνα διαγράφηκαν από τόν πίνακα συμβεβλημένων τά πλοία:

— «Ρεγκίνα Πρίμα», παναμαϊκό, 10.152 τον. γκρός, από 31.10.85, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

— «Τρέιντ Ντέαριγκ», λιβερίας, 27.125 τον. γκρός, από 16.6.86, λόγω λήξεως της συμβάσεως.

● Στίς 28.2.87 τά συμβεβλημένα μέ τό NAT πλοία άνέρχονταν σέ 294, συνολικής χωρητικότητας 5.315.994 τον. γκρός.

Νέα παραλαβή

Άπό τά Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία της Χιουντάι παραλήφθηκε από τόν Όμιλο Γ.Π. Λιβανού τό πρόντακ κάρριερ «Πής Βέντσιουρ Λ.» 35.510 τον. d.w. καί ύψωσε σημαία Παναμά.

Συνέλευση καί άρχαιρεσίες στό Κομμίτη

Στίς 21 Μαΐου θά πραγματοποιηθεί στό Λονδίνο ή γενική συνέλευση των μελών της Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας κατά τήν όποία θά διεξαχθούν καί οι

άρχαιρεσίες γιά τήν ανάδειξη νέας διοικήσεως του Κομμίτη γιά τήν προσεχή διετία.

Ήδη ή διοίκηση του Κομμίτη ενημέρωσε τά μέλη γιά τόν τρόπο διενεργείας της ψηφοφορίας καί έντός των ήμερών θά γνωστοποιήσει τά όνόματα των ύποψηφίων (ή προθεσμία ύποβολής ύποψηφιοτήτων έληξε στίς 28 Άπριλίου) καθώς καί τά πεπραγμένα κατά τή διετία πού διέρρευσε.

Ή συνέλευση των πλοίαρχων

Συνεκλήθη γιά τή Δευτέρα 4 Μαΐου ή τακτική γενική συνέλευση των μελών της Ένωσεως Πλοίαρχων στην όποία θά γίνει ή διοικητικός καί οικονομικός άπολογισμός γιά τό 1986 καί ή έκλογή έφορευτικής επιτροπής γιά τή διενέργεια άρχαιρεσιών προς έκλογή νέας διοικήσεως. Σέ περίπτωση μή επιτεύξεως άπαρτίας ή συνέλευση θά πραγματοποιηθεί στίς 12 Μαΐου καί θά διαρκέσει επί τριήμερο.

● Συγκροτήθηκε σέ σώμα τό διοικητικό συμβούλιο του Πανελληνίου Συνδέσμου Οικονομικών Άξιωματικών Ε.Ν., μετά τίς άρχαιρεσίες πού έγιναν από 11.3.87 έως 9.4.87, ως έξης: Πρόεδρος ή κ. Ε. Κουκούλης, γενικός γραμματέας ή κ. Γ. Σπηλιόπουλος, αντιπρόεδρος ή κ. Χ. Βαλλιανάτος, ταμίας ή κ. Α. Μελέτης, καί τακτικοί σύμβουλοι οι κ.κ. Α. Κατημερτζής, Ν. Τσάμης, Π. Κουκλιάδας καί Ρ. Σταυρόπουλος.

Άρχαιρεσίες στην Ένωση Πορθμείων Έσωτερικού

Στίς 11 Μαΐου θά διενεργηθούν άρχαιρεσίες στην Ένωση Πορθμείων Έσωτερικού γιά τήν έκλογή νέας διοικήσεως γιά τή διετία 1987-1988.

Τό νέο Δ.Σ. του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Ή νέα σύνθεση του Διοικητικού Συμβου-

« B E R M A » ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. ΒΕΡΝΑΡΔΟΣ

ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ ΑΡΤΟΠΟΙΓΑΣ

ΠΕΡΙΣΣΟΥ 143 · 143 43 ΧΑΛΚΙΔΩΝΑ

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΗΣ: 1928

ΤΗΛ.: 2515356 · 2518207

ΤΕΛΕΞ: 225890 VERM GR

Ζυμώνει καί κτυπάει κάθε ύλικό Άρτοποιας καί Ζαχαροπλαστικής.

Κατασκευάζεται σέ διάφορα μεγέθη, από 2-10 κιλά, από 2-20 κιλά κλπ., ανάλογα μέ τίς ανάγκες του πελάτη.

Ό κάδος του καί ή περόνη είναι άνοξειδωτα.

Ή περόνη ζύμωσης έναλλάσσεται μέ άνάλογο χτυπητήρι

Τό καπάκι του είναι διαφανές ΠΛΕΞΙΓΚΛΑΣ.

Όλα τά μεταλλικά μέρη του έπιπλαστικοποιούνται (άποκλείοντας όξειδωση).

Δύο ταχύτητες

Χρόνος ζύμωσης: 6-10'

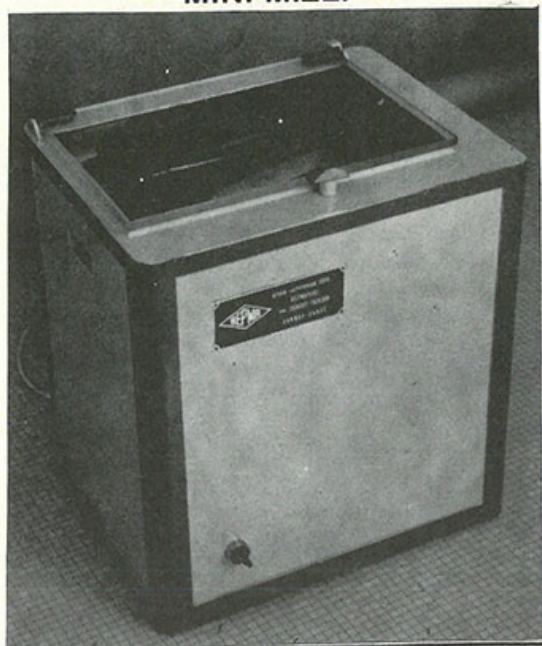
Εύκολο στή χρήση.

Ό κινητήρας του είναι 440 V ή 110 V.

Ή κατανάλωση ρεύματος έλάχιστη.

Είναι κατασκευασμένα έτσι πού νά είναι κατάλληλα γιά πλοία.

TACHYZYMΩTHPIO MINI MIEEP



λίου του ΕΛ.Ι.Ν.Τ., όπως προέκυψε από τις αρχαιρεσίες που έγιναν στις 2 'Απριλίου 1987 έχει ως εξής:

Πρόεδρος Χρύσων Σαρηγιαννίδης, αντιπρόεδρος Νικ. Κουλειμάνης, γ. γραμματέας Κων. Φιλίππου, ταμίας 'Ιωάν. Σημαντήρας, τακτικά μέλη του Δ.Σ. ο έταίρος Νικ. Καλύβας και τα τακτικά μέλη Βαϊτσα Μπάρκα και 'Ιωάν. Πονσέτης. 'Αναπληρωματικά μέλη εξέλεξαν οι έταίροι 'Ανδρέας Λεοντόπουλος και 'Ιωάν. Παπακωνσταντίνου και το τακτικό μέλος Νικ. Τζάβας, εκπρόσωπος σπουδάζοντων μελών ο Κων. Κωνσταντάρης και ελεγκτική επιτροπή οι έταίροι 'Απόσ. Δόμβρος, 'Αναστ. Τσεβάς και Δημ. Κούστας. Τέλος διευθυντής ΕΛ.Ι.Ν.Τ. εξέλεξε ο έταίρος Γεώργ. Βελέντζας.

Ο έκσυγχρονισμός των μεσογειακών φορτηγών

Τό θέμα του έκσυγχρονισμού των μεσογειακών φορτηγών πλοίων με τη ναυπήγηση νέων μονάδων στά ναυπηγεία της χώρας, τέθηκε υπόψη του ύπουργού Ναυτιλίας, κ. Στάθη 'Αλεξανδρή κατά τη διάρκεια έθιμοτυπικής επίσκεψης του νέου διοικητικού συμβουλίου της 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων.

Ειδικότερα ζητήθηκε από τον κ. 'Υπουργό να μεσολαβήσει στά άρμοδια ύπουργεία γιά να γίνουν ευνόικες χρηματοδοτήσεις πρός τούς ένδιαφερομένους πλοιοκτήτες ώστε να μπορέσουν να άνανεώσουν τό στόλο τούς με πλοία νέου τύπου και προσαρμοσμένα στίς σύγχρονες άπαιτήσεις των θαλασσίων μεταφορών.

Η διοίκηση της Ε.Ε.Μ.Φ.Π. ύπογράμμισε ότι ή ύλοποίηση ένός τέτοιου προγράμματος, άφ' ένός μέν θά έκσυγχρονίσει τό έλληνικό μεσογειακό φορτηγό πλοίο, άλλα και θά δημιουργήσει τίς προϋποθέσεις προσφοράς έργασίας στή χειμαζόμενη έλληνική ναυπηγική βιομηχανία, με τήν άνάθεση σέ αυτήν, κατασκευής ειδικών πλοίων, φορτηγών και δεξαμενοπλοίων, πού έχουν επιλεγεί και μελετηθεί από τούς ένδιαφερομένους ως κατάλληλα γιά τήν αντικατάσταση των ύπαρχόντων σκαφών.

Σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες ο κ. 'Υπουργός, ύποσχέθηκε ότι θά βοηθήσει τήν προσπάθεια αυτή με τήν ύποστήριξη και μεσολάβησή του πρός τά άρμοδια ύπουργεία, γιαντί, όπως τόνισε, ή προσπάθεια αυτή θά ενισχύσει γενικότερα τήν οικονομία της χώρας.

Τυποποιημένα έντυπα του IMO

Η 'Ενωση 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών γνωστοποίησε στά μέλη της ότι ο IMO εξέδωσε μία σειρά τυποποιημένων έντύπων διευκόλυνσεως (Standardised Facilitation Forms) (FAL FORMS) οι όποιες γίνονται άποδεκτές από τίς άρχές όρισμένων κρατών σε αντικατάσταση μιάς σειράς ναυτιλιακών έγγραφών και πρός διευκόλυνση των διαδικασιών της κινήσεως των πλοίων.

Τά νέα έντυπα του IMO είναι τά εξής:

1. General Declaration - Sales No. 371.87.F1E: Τό έντυπο γίνεται δεκτό από τήν 'Αργεντινή, Βέλγιο, Καναδά, Χιλή, Κύπρο, 'Ισημερινό, Φινλανδία, Δυτ. Γερμανία, 'Ινδονησία, 'Ολλανδία, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Σουηδία, Ταϊλάνδη, Σοβ. 'Ενωση, 'Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ, Γιουγκοσλαβία.

2. Cargo Declaration - Sales No. 372.87. F2.E: Τό έντυπο γίνεται δεκτό από τήν 'Αργεντινή,

Καναδά, Χιλή, Κύπρο, 'Ισημερινό, Φινλανδία, Γαλλία, Δυτ. Γερμανία, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Σουηδία, Σοβ. 'Ενωση, 'Ηνωμένο Βασίλειο, Γιουγκοσλαβία.

3. Ship's Stores Declaration - Sales No. 373.87.F3.E: Τό έντυπο γίνεται δεκτό από τήν 'Αργεντινή, Καναδά, Χιλή, Κύπρο, 'Ισημερινό, Φινλανδία, Γαλλία, 'Ελλάδα, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Σουηδία, 'Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ, Γιουγκοσλαβία.

4. Crew's Effects Declaration - Sales No. 374.87.E4.E: Τό έντυπο γίνεται δεκτό από τήν 'Αργεντινή, Καναδά, Χιλή, 'Ισημερινό, Φινλανδία, Γαλλία, 'Ελλάδα, Νορβηγία, Πολωνία, Σουηδία, Σοβ. 'Ενωση, ΗΠΑ, Γιουγκοσλαβία.

5. Crew List - Sale No. 375.87.F5E: Τό έντυπο γίνεται δεκτό από τήν 'Αργεντινή, Αυστραλία, Βέλγιο, Καναδά, Χιλή, 'Ισημερινό, Γαλλία, Δυτ. Γερμανία, 'Ελλάδα, 'Ιρλανδία, 'Ιταλία, 'Ολλανδία, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Σοβ. 'Ενωση, 'Ηνωμένο Βασίλειο, Γιουγκοσλαβία.

6. Passenger List - Sales No. 376.87.F6.E: Τό έντυπο γίνεται δεκτό από τήν 'Αργεντινή, Αυστραλία, Βέλγιο, Χιλή, 'Ισημερινό, Γαλλία, Δυτ. Γερμανία, 'Ελλάδα, 'Ιρλανδία, 'Ολλανδία, Νέα Ζηλανδία, Νορβηγία, Πολωνία, Σουηδία, Σοβ. 'Ενωση, 'Ηνωμένο Βασίλειο, Γιουγκοσλαβία.

Τά έντυπα διατίθενται από τά γραφεία του IMO σέ πακέτα των 250 και στήν τιμή των λιρών 5.00, τά ένδιαφερόμενα μέλη δέ πρέπει στίς παραγγελίες τους να αναφέρουν τό κατάλληλο Sale Number πού αντιστοιχεί στό κάθε έντυπο.

Τά άνωτέρω έντυπα βασίζονται στήν Διεθνή Σύμβαση του IMO περί Διευκολύνσεως της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κινήσεως (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic 1965) τό κείμενο της όποιας μπορούν επίσης οι ένδιαφερόμενοι να προμηθευθούν από τόν IMO (Sales No. 354.86.15.E., τιμή λίρ. 3.00) καθώς και τό παρόντα της άνωτέρω Διεθνούς Συμβάσεως (Sales No. 362.87.03.E., τιμή λίρ. 3.00).

Η ναυσιπλοία στήν Αίγυπτο

'Από τίς ναυτιλιακές άρχές της Αιγύπτου, ανακοινώθηκαν όδηγίες πρός τούς ναυτι-

λομένους πού αναφέρονται στήν ύπαρξη ναυαγίου στή θέση 31.12.60 Β, 29.52.14 'Α και στήν έγκατάσταση νέας άποβάθρας εκφορτώσεως στό λιμάνι El Arish, μήκους 242 μέτρων στήν όποία μπορούν να προσορμίζονται πλοία έως 5.000 τόν. Οι κινήσεις των πλοίων από και πρός τό λιμάνι πρέπει να γίνονται κατά τη διάρκεια της ήμέρας.

'Επίσης αλλαγές έχουν γίνει στό λιμάνι της Διαμιάττας με τήν τοποθέτηση της σημαδούρας πού όρίζει τήν άνατολική πλευρά της ράδας στή θέση 31.35.25 Β, 31.46.06 Α, τήν τοποθέτηση της σημαδούρας Νο. 16 του διαύλου προσέγγισης στή θέση 31.29.43 Β, 31.45.40 Α και τήν έγκατάσταση φάρου στή θέση 31.27.43 Β, 31.45.02 Α, χρώματος πρασίνου - λευκού - έρυθρού.

Νέα ναυτικά φυλλάδια

'Από τίς άρμοδιες ύπηρεσίες του ύπουργείου Ναυτιλίας, εκδόθηκαν τόν Μάρτιο 330 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Οι πληροφορίες γιά θέματα άσφαλείας των πλοίων

Τόν περασμένο 'Ιανουάριο τέθηκε σέ λειτουργία ή τράπεζα πληροφοριών πού έχουν δημιουργήσει στό Σαΐν Μαλό οι 14 ευρωπαϊκές χώρες βάσει του MEMORANTUM OF UNDERSTANDING γιά τόν έλεγχο των πλοίων πού καταπλέουν στά λιμάνια τους. Με τήν τράπεζα πληροφοριών έχει συνδεθεί ήδη και τό ύπουργείο Ναυτιλίας τό όποιο είναι πλέον σέ θέση να άντλεί άμέσως πληροφορίες.

'Επίσης είναι σέ θέση να ενημερώνει καθημερινά τήν τράπεζα πληροφοριών, γιά τά άποτελέσματα επιθεωρήσεων πλοίων πού έγιναν σέ όλα τά ελληνικά λιμάνια.

Πέραν αυτών, ή λειτουργία του ηλεκτρονικού ύπολογιστή πού είναι έγκατεστημένος στό Θάλαμο 'Επιχειρήσεων του ΥΕΝ παρέχει τήν δυνατότητα να εξετάζεται άμέσως ή βασιμότητα καταγγελιών ναυτικών των ποντοπόρων πλοίων γιά θέματα άσφαλείσεως ή ένδικοτήσεως. 'Επίσης παρέχεται ή δυνατότητα της άμεσης λήψεως πληροφοριών (έτος κατασκευής, χωρητικότητα, πλοιοκτήτρια και διαχειρίστρια εταιρία κλπ.) γιά όποιοδήποτε ελληνικό πλοίο.

Η ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΖΗΤΑ:

A. 'Υπάλληλο γιά πλήρη άπασχόληση με τά εξής προσόντα:

1. να κατέχει άριστα τήν 'Αγγλική γλώσσα τουλάχιστον.

2. να είναι πτυχιούχος 'Ανωτάτης Σχολής, με μετεκπαίδευση και ειδικευση στή διεθνή ναυτιλιακή οικονομία και τά ναυτιλιακά θέματα της Ε.Ο.Κ.

3. Πρακτική έμπειρία επί των άνωτέρω και επί θεμάτων διεθνών ναυτιλιακών οργανισμών θά άποτελέσει πρόσθετον προσόν.

B. 'Υπάλληλο γιά πλήρη άπασχόληση στό Γραφείο Δημοσίων Σχέσεων με ειδικές γνώσεις και προηγούμενη, παρεμφερή πείρα. 'Απαραίτητη προϋπόθεση ή άριστη γνώση της άγγλικής γλώσσας τουλάχιστον.

Γ. 'Υπάλληλο γιά πλήρη άπασχόληση πτυχιούχο 'Ανωτάτης Σχολής κάτοχο της άγγλικής γλώσσας με γνώσεις μηχανογράφησης.

'Αποστείλατε λεπτομερές Βιογραφικό Σημείωμα εις
ΕΝΩΣΙΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ,
'Ακτή Μιαούλη 85, Πειραιά 185-38

('Αποκλείεται ή παροχή πληροφοριών από τηλεφώνου)

Ευρεία προβολή του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου

Μεγάλη έκταση προσέλαβε η προβολή του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου μετά την κυκλοφορία του όμωνύμου βιβλίου του κ. Γεωργίου Μ. Δρακόπουλου για την παρουσίαση του οποίου έγραψαν αναλυτικά τα «Ναυτικά Χρονικά».

Τό σύνολο σχεδόν των αθηναϊκών εφημερίδων αλλά και πάρα πολλές επαρχιακές καθώς και εξειδικευμένα περιοδικά αφιέρωσαν πολλές στήλες για την παρουσίαση του βιβλίου αλλά και του ίδιου του Μουσείου ενώ ανάλογη προβολή υπήρξε και από το «Λούδς Λίτ» στο οποίο κ. Άλαν Κάμερον υπογράμμισε ότι το Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου θα συνδράμει όποιονδήποτε ασχολείται με την παγκόσμια ναυτιλιακή ιστορία.

Ο Γεώργιος Δρακόπουλος, υπογραμμίζει ο Α. Κάμερον, πλοιοκτήτης και ναυτικός ιστορικός, ίδρυσε το μουσείο στο νησί της Μυκόνου, στο Αίγαίο, όπου σύμφωνα με την Έλληνική Μυθολογία ο Ήρακλής νίκησε τους Γίγαντες. Ο Γεώργιος Δρακόπουλος συμμετείχε επίσης στο σχέδιο του Πανεπιστημίου του Καίμπριτζ για την κατασκευή μιας αρχαίας ελληνικής τριήρεως και ένα από τα πλοία της EMPROS LINES μετέφερε ένα σημαντικό κομμάτι της τριήρεως στην Ελλάδα, ενώ ο ίδιος επιχορηγεί εξολοκλήρου τον προϋπολογισμό του μουσείου της Μυκόνου. Στην δημιουργία του μουσείου και στην συγγραφή της σύντομης ιστορίας του Αιγαίου που έχει γράψει συμβουλευτήκε Έλληνες ειδικούς.

Έξ άλλου ο πρόεδρος της Ένώσεως Ελλήνων Έφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιχάλης κοινοποίησε στα μέλη την κατωτέρω εγκύκλιο για το Μουσείο:

Τό 1985 ιδρύθηκε και λειτουργεί ήδη στην

Μύκονο τό κοινωφελές ίδρυμα ιδιωτικού Δικαίου «Ναυτικό Μουσείο του Αιγαίου» επιστεύαση της δημιουργικής πρωτοβουλίας του μέλους του Δ.Σ./Ε.Ε.Ε. κ. Γεωργίου Δρακόπουλου. Τό Μουσείο στεγάζεται σε ένα παραδοσιακό κυκλαδίτικο κτίριο στο κέντρο της Μυκόνου και τό πολύτιμα εκθέματά του προβάλλουν την ελληνική ναυτιλιακή παράδοση και ιστορία σε σχέση με την εξέλιξη και δραστηριότητα του ελληνικού εμπορικού πλοίου στην Αιγαίοπελαγίτικη κυρίως περιοχή.

Σάν συνέχεια αυτής της πρωτοβουλίας και προκειμένου νά γίνη ευρύτερα γνωστό τό περιεχόμενο του Μουσείου άφ' ενός και ή ναυτική ιστορία της περιοχής άφ' έτέρου κυκλοφόρησε ή όμότιτλη και εξαιρετικά έπιμελημένη έκδοση την όποία συνέγραψε ό κ. Γεώργιος Δρακόπουλος και προλογίζει ό ναύαρχος και μέλος της 'Ακαδημίας 'Αθηνών 'Ιωάννης Τούμπας.

Θεωρούμε τό βιβλίό αυτό άπόκτημα πολύτιμο για κάθε άνθρωπο της θάλασσας, προκειμένου νά έμπλουτισθούν οι γνώσεις του με ιστορικά θεμελιωμένα στοιχεία για τόν καθοριστικό ρόλο του Αιγαίου στην εξέλιξη της 'Ελληνικής Ναυτικής 'Ιστορίας. Συνιστούμε θερμά την άγορά του καθώς και την έπίσκεψη σε πρώτη ευκαιρία εις τούς χώρους του Μουσείου στην Μύκονο προκειμένου νά άποκτήσει ό κάθε ενδιαφερόμενος άμεση έπαφή με τό έργο.

Αντίτυπα της έκδόσεως διατίθενται σε δύο διαφορετικούς τύπους, με κόστος δρχ. 1.900 και 2.500 αντίστοιχα, άπό τά γραφεία του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, Γούναρη 2 Πειραιεύς 8ος όροφος, άπό τό Μουσείο στη Μύκονο καθώς και άπό τά βιβλιοπωλεία: «Έ-

στίας», «Ρόμβος», «Πιτσιλός», «Έλευθερουδάκης», «Μέλισσα» και «Τροχαλία».

Η παρούσα εγκύκλιος μας πιστεύουμε ότι άποτελεί την έλάχιστη δυνατή συνεισφορά της Ένώσεώς μας στο τεράστιο έργο ενός διακεκριμένου μέλους της έφοπιστικής οίκογένειας.

Στή φωτογραφία ό πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου, κ. Γεώργιος Δρακόπουλος άνάμεσα στον διάσημο καθηγητή της 'Αρχαιολογίας κ. Μανόλη 'Ανδρόνικο και στον ύπουργό Έμπορικής Ναυτίας κ. Στάθη 'Αλεξανδρή, στην έκδήλωση που έγινε για την παρουσίαση του βιβλίου «Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου» στο Κέντρο Ξένου Τύπου.

Νέες Έλληνικές δραστηριότητες στο Λονδίνο

Τό Έλληνικό Shipping του Λονδίνου άπό καιρό θά λέγαμε βρίσκεται σε στασιμότητα και λίγες φορές ανακοινώνεται ίδρυση νέων έφοπιστικών γραφείων. 'Ωρισμένοι άπό τούς έφοπιστάς μας, έκ των πραγμάτων και λόγω της ναυτιλιακής κρίσεως έστράφησαν σε νέες πιό άποδοτικές για την έποχή επιχειρηματικές δραστηριότητες. Τελευταία μας άναφέρθηκε ή ίδρυση της TITAN INSURANCE SERVICES LTD (81/103 Euston Street, London NW. 1 Tel. 013388-3111) ή όποια ένεργεί σάν Broker γενικών άσφαλειών. 'Ιδρυτές είναι ό Βασίλης Τσαπραλής που εργάστηκε άρκετά χρόνια στούς Lloyd's Brokers Seadwick Jardine Seascope και ό πατέρας του Κώστας Τσαπραλής γνωστός στο Λονδίνο, σάν διευθυντής του έφοπιστικού γραφείου του κ. 'Α. 'Αγγελικούση, κατά τό παρελθόν.

Όπως μας άνέφεραν οι ιδρυτές ή άνταπόκριση της Έλληνικής παροικίας υπήρξε άρκετά ικανοποιητική, γεγονός που προδικάζει μιá μελλοντική έπιτυχή σταδιοδρομία.

Τό Οικογενειακό Έπίδομα 1986

Αρχίζει ή κατάθεση των αίτήσεων για ή χορήγηση οικογενειακού επίδοματος του 1986. Η κατάθεση θά γίνεται άπό ή Δευτέρα 4 Μαΐου στις παρακάτω διευθύνσεις, άνάλογα με τό γράμμα του άλφαβήτου με τό όποιο αρχίζει τό έπώνυμο του Ναυτικού:

Α, Β, Γ, Δ, Α, Μ, Φ... Νοταρά 123 (ισόγειο, 08.30 - 13.30), Π, Χ, Κ, Ε... Νοταρά 123 (ισόγειο, 14.30 - 19.30), Σ, Τ... Οίκος Ναύτου, Παλαιόδωγο 15 (ισόγειο, 08.30 - 13.30), Η, Ν, Ξ, Υ, Ψ, Ω... Φίλωνος 97-99 (1ος όροφος 08.30 - 13.30), Ζ, Θ, Ι, Ο, Ρ... Φίλωνος 97-99 (1ος όροφος 14.30 - 19.30).

Οι ένδιαφερόμενοι ναυτικοί μπορούν επίσης νά άποστέλλουν την αίτησή τους με τά δικαιολογητικά με συστημένη έπιστολή.

Τό πρόγραμμα του YEN για την προστασία του περιβάλλοντος

Τό πρόγραμμα δράσης του ύπουργείου Ναυτίας για τό Ευρωπαϊκό Έτος Περιβάλλοντος παρουσιάστηκε στις 23 'Απριλίου άπό τόν 'Υπουργό κ. Στάθη 'Αλεξανδρή σε ειδική έκδήλωση που έγινε για τόν σκοπό αυτό στο εκπαιδευτικό σκάφος «Ευγένιος Ευγενίδης».

Μιλώντας ό 'Υπουργός τόνισε την σημασία που έχει για μας τούς Έλληνες και την Ελλάδα, ή χώρα τουριστική και με μήκος άκτών 16.000 περίπου χιλιόμετρα, ή προστασία της θάλασσας αλλά και γενικά του περιβάλλοντος που άποτελεί συνταγματική έπιταγή και κατά συνέπεια πρωταρχικό στόχο

της Κυβερνήσεως ό ό Υπουργός αναφέρθηκε στις συνεχείς προσπάθειες που καταβάλλει τό ΥΕΝ γιά τόν σκοπό αυτό και κάλεσε όλους νά βοηθήσουν τό έργο της Πολιτείας μέ τήν ένεργό συμπράτασή τους και νά μήν ύποτιμούν τήν άτομική τους συμβολή στην προστασία της θάλασσας γιά τήν όποία έχουμε ύποχρέωση νά τήν αφήσουμε καθαρή στά παιδιά μας και σ' αυτούς που θάρθουν.

Έν συνεχεία από τόν Υπουργό και τόν Γενικό Γραμματέα του ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλο άπονεμήθηκαν άναμνηστικές πλακέτες στους έκπροσώπους τών χειριστών της Πολεμικής Αεροπορίας έπισμηναγό Παναγιώτη Γελέκα, της Όλυμπιακής Αεροπορίας, Αθαν. Κασούνη, της Υπηρεσίας Έναερίων Μέσων του ΥΕΝ άντιπλοίαρχου Ίωάν. Μπαμπούση και της Μονάδας Υποβρυχίων Αποστολών του Α.Σ. ύποπλοίαρχο Γιώργο Κολιτσόπουλο γιά τήν πολύτιμη συμβολή τους στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Έξαφάνιση ύποπλοίαρχου

Από τό Έλληνικό κρουαζιερόπλοιο «Royal Odyssey» έξαφανίσθηκε στις 23 Απριλίου, ένώ τό πλοίο έπλεε 150 περίπου μίλια βόρεια τών άκτών της Βενεζουέλας ό ύποπλοίαρχος Πέτρος Ασημομήτης, 36 έτών.

Αμέσως μόλις έγινε άντιληπτή ή έξαφάνισή του ύποπλοίαρχου τό πλοίο άλλαξε πορεία και τό πλήρωμα άρχισε νά έρευνά τήν γύρω θαλάσσια περιοχή, ένώ παράλληλα γινόνταν και έρευνα πάνω στό ίδιο τό πλοίο, χωρίς όμως θετικά άποτελέσματα. Αφού από τόν πλοίαρχο ένημερώθηκαν τά παραπλέοντα πλοία, οι γύρω παράκτιοι σταθμοί και οι άρμόδιες άρχές, τό πλοίο συνέχισε τό ταξίδι του και κατέπλευσε στό λιμάνι Αρούμπα της Βενεζουέλας άπ' όπου απέπλευσε στην συνέχεια γιά Πόρτο Ρίκο.

Τά άνωτέρω γνωστοποίησε στό ΥΕΝ ό πλοίαρχος του κρουαζιερόπλοιου κ. Γρ. Αβδελάς.

Πρόστιμα γιά ρύπανση

Πρόστιμα συνολικού ύψους 54.816.000 δρχ. έπέβαλαν τό 1986 οι λιμενικές άρχές της χώρας σέ υπεύθυνους πλοίων και εγκαταστάσεων στην ξηρά γιά παραβάσεις τών διατάξεων της νομοθεσίας γιά τήν προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αναλυτικά, διαπιστώθηκαν 158 παραβάσεις σέ πλοία και 215 σέ εγκαταστάσεις ξηράς γιά τις όποιες έπεβλήθηκαν πρόστιμα 28.588.000 δρχ. και 26.228.000 δρχ. αντίστοιχα.

Τηλεπικοινωνιακή Συνεργασία Έλλάδας — Ιταλίας

Από τήν 1-4-87 ένεργοποιήθηκε ή συμφωνία μεταξύ τών τηλεπικοινωνιακών φορέων Έλλάδας — Ιταλίας (ΟΤΕ - ΑΡΤ) γιά τήν έμπηρέτηση και της αυτόματης τηλεφωνικής κίνησης από τούς Παράκτιους Έπίγειους Σταθμούς (ΠΕΣ) INMARSAT τών δύο χωρών.

Έτσι ολοκληρώθηκε ή συμφωνία ή όποία από τις 29.1.86 ίσχυε μόνο γιά τήν αυτόματη τηλετυπική κίνηση.

Χάρης στή συμφωνία αυτή, πλοία που χρησιμοποιούν είτε τόν Ιταλικό ΠΕΣ (FUCINO) είτε τόν Έλληνικό (Θερμοπύλες) γιά αυτόματες τηλεφωνικές ή και τηλετυπικές κλήσεις από όποιοδήποτε σημείο του Ατλαντικού και του Ίνδικου Ωκεανού, άντίστοιχα (άπό τις δυτικές άκτές του Μεξικού μέχρι τά βο-

ρειότερα σημεία της Εύρώπης και της Ιαπωνίας) γιά Έλλάδα, καταβάλλουν τά ίδια τέλη χωρίς νά έπιβαρύνονται μέ χερσαία τέλη.

Τά τέλη αυτά είναι γιά μέν τήν τηλεφωνία (FASCIMILE, DATA) δρχ. 169,60 άνά 10 δευτερόλεπτα γιά δέ τήν τηλετυπία δρχ. 80,25 άνά 10 δευτερόλεπτα. Η έλάχιστη τιμολογητέα διάρκεια και στις δύο περιπτώσεις είναι 10 δευτερόλεπτα. Δηλαδή μία κλήση που διαρκεί π.χ. 45 SECS χρεώνεται γιά 50 SECS.

Θετικά τά άποτελέσματα δοκιμών φορητού ραδιοφάρου

Απόλυτα έπιτυχής ήταν ή δοκιμή του φορητού ραδιοφάρου ένδειξης θέσης «ΕΠΙΡΒ» που έγινε στις 18.2.87 στό Σαρωνικό. Αυτό προκύπτει από τηλεγραφήματα που λήφθηκαν από τόν Βρετανικό Δορυφορικό Σταθμό του «ΓΚΟΥΝΧΙΛΥ». Στά τηλεγραφήματα αυτά έπιβεβαιώνεται ή έκπομπή θεμάτων τήν συγκεκριμένη ήμέρα και ώρα και άναγνωρίζεται τό άκριβές στίγμα άπ' όπου έπέμφθηκαν, ή ταχύτητα και πορεία του πλοίου και οι καιρικές συνθήκες που έπικρατούσαν.

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 22 Απριλίου. Τιμές σέ δολλ. ΗΠΑ. Πηγή: Kristensons Petroleum, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	108/111	113/115	176/178
Βοστώνης	116/117	119/120	165/169
Νέας Υόρκης	110,50/114	113/114,50	155/160
Φιλαδέλφειας	114/115	116/118	158/160
Νόρφολκ	114/115	116/118	158/160
Σαβάννας	111/115	115/118	168/169
Τζάκσονβιλ	110/112	112/114	159,75/160,75
Π. Έβεργκλέιτς	111/112	115/116	162/163
Τάμπας	104/106	106/109	148/163
Μόμπιλ	104/108,50	107/111,50	158/165
Ν. Όρλεάνης	103/105	104,50/106	155/160
Μπωμόντ/Π. Αθρουρ	106,50/107	109/110	159/160
Χιούστον	103,50/106	104,50/108	157/160
Κόρπους Κρίστι	105,50/107	107,50/110	158,50/165
Λός Άντζελες	93/96	94/97	155/165
Σάν Φραντζίσκο	95/96	97/98	155/160
Κολούμπια Ρ./Πόρτλαντ	95/98	97/98	170
Σιάττλ	93/96	95/97	165/166
Βανκούβερ	103/105	108/110,50	175/176
Άγ. Ευσταθίου	111/113	114/117	165/170
Φρήπορτ/Μπαχάμας	111/112	113/114	168/170
Τρίνινταντ	109/110	120/122	172/174
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	108/109	113/114	170/172
Σαίντ Κρουά	17,85	17,95	23,10BBL
Βενεζουέλας	17,28	17,53	22,42BBL
Βραζιλίας	112	115	270
Άμβέρσας	118/119	120/121	139/140
Ρόττερταμ	116/117	118/120	136/137
Άμβούργου	118/119	119/120	149/150
Β. Γαλλίας	113/115	119/122	160/163
Ν. Γαλλίας	111/113	118/120	152/156MTW
Ισπανίας	119/121	122/125	178/180MTW
Θέουτας	117/118	119/120	154/160MTW
Γένοβας	115/116	118/120	165/166
Αύγουστας	114/115	115,50/117	162/164
Πειραιώς	115/116	118/119	157/158
Σουέζ Κανάλ	123/125	123/125	183/185
Τζέντας	—	113/118	160/165
Νταμμάμ	—	113/118	160/165
Ράς Τανούρα	—	118	165
Κουβέιτ	98/105	103/110	160/170
Ντάρμπαμ	—	102/110	245/250MTW
Σιγκαπούρης	103,50/104,50	105/106	151/153
Ιαπωνίας	110/112	112/116	170/173

Ο καθαρισμός της άμοιβής τών έξτρα έργασιών

Στις 15 Μαΐου θά πραγματοποιηθεί νέα συνεδρίαση της κοινής Έπιτροπής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και Π.Ν.Ο. ή όποια μελετά τόν καθαρισμό της άμοιβής τών έξτρα καθώς και άμοιβής έργασιών Σαββάτων κλπ. τών ναυτικών.

Η έπιτροπή, ή όποια είχε συνέλθει προηγουμένως στις 22 Απριλίου είναι εξαμελής και άποτελείται από τρεις έκπροσώπους της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και τρεις της ΠΝΟ.

Τό Ίδρυμα Προικοδοτήσεων Ίωάννη Διαμ. Πατέρα

Συνολικό ποσό άνω τών 28 εκατομμυρίων δραχμών προσέφερε πρό ήμερών τό Ίδρυμα Προικοδοτήσεων του άείμνηστου έθνικού εύεργέτη Ίωάννη Δ. Πατέρα σέ 185 νιόπαντρα κορίτσια ναυτικών, συνεχίζοντας ένα θεσμό που ξεκίνησε πριν 15 χρόνια.

Στήν εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε τή Δευτέρα 27 Απριλίου, στό Δημοτικό Θέα-

τρο Πειραιώς, παρέστησαν εκπρόσωποι του αρχιεπισκόπου 'Αθηνών, του αρχηγείου Λιμενικού Σώματος, του 'Ιδρύματος Ι. Δ. Πατέρα, της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών και περί τὰ 400 άτομα από τις οικογένειες των 185 κοριτσιών που προικοδοτήθηκαν, ή καθεμία με ποσό 155.000 δραχμών.

Ένα τέταρτο αιώνας της «EL GRECO»

Δεξίωση στην οποία θα έορτασθεί η συμπλήρωση ενός τετάρτου αιώνα της εταιρίας «EL GRECO» που έδρευει στη Μανίλα θα δώσουν στην 'Αθήνα ο κ. και η Π. Τουντζή. Η δεξίωση, στην οποία θα παρουσιασθούν έλληνικοί και φιλιππινέζικοι χοροί από έρασιτεχνικά συγκροτήματα θα δοθεί στις 22 Μαΐου στο ξενοδοχείο «Χίλτον».

Η Rigos Chartering και στον τομέα της Πληροφορικής

Ο πλοίαρχος κ. Ε. Ρίγος της εταιρίας Rigos Chartering της Νέας 'Υόρκης, μās εγνώρισε την δημιουργία μίας νέας θυγατρικής εταιρίας, με την επωνυμία «Rigos Computer Services», η οποία θα ειδικευθεί στην δη-

μιουργία συστημάτων υπολογιστών για χρήση από ναυτιλιακές εταιρίες. Η νέα εταιρία θα στελεχωθεί με ειδικούς στην πληροφορική, την ναυτιλία, τις επικοινωνίες και τον προγραμματισμό, οι οποίοι έχουν ήδη συνεργασθεί στην μετατροπή του μεσιτικού του γραφείου σε ένα σύγχρονο ηλεκτρονικό ναυτιλιακό γραφείο.

Στη Rigos Chartering, κάθε ναυλομεσίτης χειρίζεται τώρα το δικό του τερματικό για να εντοπίζει τις θέσεις πλοίων σε μία δεδομένη περιοχή ή για να καλύψει τις απαιτήσεις ναυλώσεων μίας περιοχής. Ο μεσίτης μπορεί να επικοινωνήσει με τέλεξ ή τέλεφαξ χωρίς να αφήσει το γραφείο του, ενώ το κομπιούτερ τον εξυπηρετεί ταυτόχρονα ως επιλογέας τηλεφώνων, υπολογιστής λογαριασμών και ως κειμενογράφος.

Συμμετοχή της HELMEPA σε ειδικά σεμινάρια πληρωμάτων σκαφών άναψυχής

Μετά από αίτημα της Πανελλήνιας 'Ενώσεως 'Αξιωματικών και Κατωτέρων Πληρωμάτων 'Επαγγελματικών και 'Ιδιωτικών Θαλάσσιων Σκαφών, η HELMEPA συμμετέχει

σε ειδικά σεμινάρια που άρχισαν ήδη στον Πειραιά.

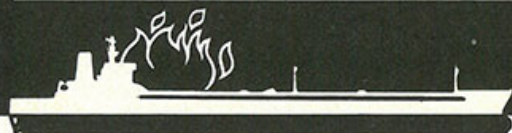
Στά σεμινάρια αυτά, που καλύπτουν θέματα όπως ναυτική τέχνη, νομοθεσία σκάφους, νομοθεσία αρχαιοκαπηλείας, τουριστικής γεωγραφίας - αρχαιολογίας, ασφάλειας, πυροσβεστικών - ρύπανσης, ή συμμετοχή της HELMEPA καλύπτει θέματα λυμάτων και απορριμμάτων, καθώς και τις γενικές αρχές για τη ρύπανση και για τον απαιτούμενο εξοπλισμό του σκάφους.

Έπέκταση του στόλου 'Υδροπτερύγων

Ο στόλος των ιπτάμενων δελφινιών της εταιρίας Σέρες επεκτείνεται με την αγορά τριών νέων σκαφών, μεταφορικής ικανότητας 155 έπιβατών τό καθένα, τα οποία πρόκειται να ένισχύσουν τό στόλο των ιπτάμενων σκαφών που άπασχολούνται στις Βορ. Σποράδες.

Ο σημερινός στόλος περιλαμβάνει 18 ιπτάμενα σκάφη, τα οποία τη τελευταία δεκαετία έχουν μεταφέρει περί τούς 11 έκατ. έπιβάτες, από τούς όποιους υπολογίζεται ότι τὰ 3 έκατομ. ήσαν ξένοι τουρίστες.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΔΥΣΤΟΣ	Έλληνική	3.847	1972	Επιθεωρήθηκε στον Πειραιά, συνεπεία βλάβης της κυρίας μηχανής που υπέστη στις 4/4. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	Έλληνική	12.701	1968	Αγκυροβολημένο στη Βικτώρια, συγκρούστηκε με τό ρυμουλκό «Lynx», στις 7/4 και υπέστη έλασματουργικές ζημιές και ρήγματα. Αναλήφθηκαν προσωρινές έπισκευές και συνέχισε τό ταξίδι του.
ΜΙΜΗ Κ.	Κυπριακή	3.201	1970	Βυθίστηκε συνεπεία εισροής ύδάτων στο μηχανοστάσιο, άνοικτά της 'Αλμέρια, στις 17/4. Τό πλήρωμα διασώθηκε από παραπλέον σκάφος.
NEMEA	Έλληνική	10.993	1979	Επιθεωρήθηκε στη Λισσαβώνα, συνεπεία ζημιών που υπέστη τον Φεβρουάριο λόγω κακοκαιρίας. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ	Κυπριακή	13.684	1973	Ανέφερε πρόσκρουση σε λιμενοβραχίονα, στον Πειραιά, στις 24/4.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΚΤΗ	Λιβεριανή	14.998	1977	Υπέστη έλασματουργικές ζημιές, στις 14/4, συνεπεία σύγκρουσης με άλιευτικό σκάφος σε θέση 49.38 Β, 05.22 Δ. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές στο Ρόττερνταμ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	Έλληνική	16.844	1976	Κατά την προσέγγιση στην 'Ιντσόν, στις 16/4, προσάραξε και άποκολλήθηκε δι' ιδίων μέσων χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΜΑΡΚΕΛΛΑ	Κυπριακή	16.229	1969	Υπέστη βλάβη σε βοηθητική μηχανή, στο Ρόττερνταμ, στις αρχές 'Απριλίου.
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ	Κυπριακή	21.372	1976	Επιθεωρήθηκε στη Ν. 'Ορλεάνη, συνεπεία ζημίας σε ηλεκτρογεννήτρια, που υπέστη στις 6/4. Αναγκαίες έπισκευές άναβλήθηκαν.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ο μεγάλος αριθμός των ημερών άργιας άσφαλώς έσμήκρυνε τόν χρόνο δραστηριότητας των παραγόντων της διεθνούς ναυλαγοράς. Καί όμως, ό εργάσιμος χρόνος υπήρξε άρκετός για να καταδείξει ιδιαίτερο σφρίγος της αγοράς έν γενέει.

Καί ήταν πολύ εύχάριστη έκπληξη για τήν πλοιοκτησία καί τόν κόσμο πού της παραστέκει (ιδίως τούς ναυλομεσίτες) ή διαπίστωση, μέ τήν επιστροφή από τίς διακοπές του Πάσχα, ότι ή ζήτηση χωρητικότητας διατηρήθηκε τό ίδιο ζωηρή καί ότι, όχι σέ λίγες περιπτώσεις, οι πληρωθέντες ναύλοι καί τά μισθώματα σημείωσαν σημαντικά κέρδη.

Καί αποτελεί τούτο μιά πράγματι σπουδαία διαπίστωση, δεδομένου ότι οι φόβοι για μιά απότομη πτώση της συνήθους (έποχιακής) ζήτησεως στηρίζεται σέ Ιστορικά δεδομένα πού μόλις πρόσφατα, στά τελευταία χρόνια, τόση μάς πρόσφεραν απογοήτευση. Απομένει νά ξεπεράσουμε, λοιπόν καί τό κρίσιμο δεύτερο κατά κανόνα δεκαπενθήμερο του Μαΐου χωρίς απώλειες, όποτε μπορούμε βάσιμα νά υπολογίζουμε σέ ένα άνετο καλοκαίρι. "Αλλωστε, ό αριθμός των ήδη συμφωνηθεισών μισθώσεων για 4-7 μήνες είναι τόσο ικανοποιητικός ώστε, σά στοιχείο πρόβλεψης, νά δικαιολογεί μιά μετρημένη αισιοδοξία.

Σέ μιά αγορά πού διακρίνεται για τή ρευστότητα της καί έν άναμονή πιά συγκεκριμένων αλλά καί μονιμωτέρων στοιχείων, δέν θά έπεκταθούμε πολύ στις έπί μέρους καθηγορίες φορτίων.

Δέν μπορούμε βεβαίως, νά παραλείψουμε τήν επισήμανση του "ήγητικού" ρόλου πού παίζουν τά σιτηρά στην όλη άνέλιξη της αγοράς καί τή σταθερότητα των ναύλων παρά τίς παρατεταμένες άργίες. Καί είναι όντως δύσκολο νά τά διαχωρίσουμε από τά λοιπά βασικά φορτία προκειμένου νά διακρίνουμε τό ρόλο ενός έκάστου στή στήριξη της ναυλαγοράς. Σιδηρομεταλλεύματα καί γαιάνθρακες άσφαλώς συμβάλλουν (καί πληρώνουν) στην άποδοτικότερη άπασχόληση του πλοίου, ένώ ή ζάχαρη καί τά λιπάσματα (ιδίως ή πρώτη) έκαναν μιά κόσμια παρουσία.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

"Ο,τι όμως αποτελεί τόν πραγματικό δείκτη της αγοράς κατά τήν υπό θεώρηση χρονική περίοδο είναι άσφαλώς ή δραστηριότητα στον τομέα της χρονοναύλωσης (είτε για ταξίδι ή για περίοδο πού έκτείνεται μέχρι καί 12 μηνών), πού εξέφραζε τόν κύριο όγκο των πεπραγμένων. Μία άπλή ματιά στά ειδικά

δελτία των μεγάλων μεσιτικών γραφείων πείθει για τού λόγου τό άληθές.

Ας σταχυολογήσουμε μερικές χαρακτηριστικές περιπτώσεις άφού ή έκτενης άναφορά θά απαιτούσε χώρο καί χρόνο καί, ιδίως, θά εξέφενε από τούς σκοπούς του παρόντος δελτίου πού άποβλέπει στό σχολιασμό μάλλον παρά στην παράθεση λεπτομερειών πράξεων.

— Πλοίο πάναμαξ 65.000 TDW μισθώνεται για κυκλικό Άτλαντικού αντί δολ. 8.250 ήμερησίως.

— Πλοίο 30.000 TDW από Χαττέρας για Άπω Άνατολή, δολ. 7.000 ήμερησίως.

— Πλοίο 26.800 TDW για κυκλικό Μεγάλων Λιμνών, δολ. 4.550.

— Πλοίο 41.400 TDW παράδοση Σικελία, μέσω Μεσογειακών Λιμένων, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 6.000 ήμερησίως.

— Πλοίο 34.000 TDW από Ν. Άφρική μέσω Βραζιλίας, έπαναπαράδοση Μεσόγειο ή Κόντινεντ δολ. 5.250.

— Πλοίο 24.500 TDW, από Βραζιλία για Δυτική Άκτή ΗΠΑ, δολ. 5.250 πλέον δολ. 80.000.

— Πλοίο 27.000 TDW από Κόλπο ΗΠΑ για Άνατολική Άκτή Μεξικού, δολ. 5.600.

— Πλοίο 35.000 TDW, από Ντακάρ για Νορβηγία, δολ. 6.000.

Ας μεταφερθούμε τώρα στον χώρο της Άνατολής, πού κάποιες άμφιβολίες μάς είχε γεννήσει προσφάτως:

— Πλοίο 23.400 TDW, Έρυθρά για Βραζιλία, δολ. 4.000.

— Πλοίο 37.400 TDW, από Άν. Αυστραλία για Κόντινεντ, δολ. 5.000.

— Πλοίο 29.500 TDW, από Φιλιππίνες για Κόντινεντ, δολ. 3.700.

— Πλοίο 23.300 TDW, από Αυστραλία για Ινδικό, δολ. 7.275.

— Πλοίο 67.400 TDW, από Άπω Άνατολή για κυκλικό Β. Ειρηνικού, δολ. 6.500.

— Πλοίο 28.000 TDW, Ιαπωνία για Άνατο-

λή Μεσόγειο μέσω Βρετ. Κολομβίας, δολ. 4.000.

Σέ χρονοναυλώσεις περιόδου, σημειώνουμε:

— 35.300 TDW, από Χόγκ Κόγκ για 60-90 ήμερες, δολ. 5.000.

— 66.500 TDW, από Άτλαντικό, 5-7 μήνες, δολ. 6.250.

— 26.600 TDW, από Κεντρική Άμερική, για 4-7 μήνες, δολ. 4.750.

Τέλος, ός σημειώσουμε τή μίσθωση του "AMSTELWAL" (134.828 TDW/1981) από Ιαπωνία για κυκλικό Αυστραλίας αντί δολ. 9.600 ήμερησίως.

Μία, έπιπόλαιη έστω σύγκριση δείχνει ένα πολύ «δυνατό» Άτλαντικό καί κάπως «άσθενέστερη» αλλά ικανοποιητική Άνατολή.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τό υπό άνάλυση υλικό προκειμένου νά έξαχθούν συμπεράσματα περί της πορείας της αγοράς υπήρξε, λόγω των άργιών, μικρό σέ όγκο. Θά ήταν, ως έκ τούτου παρακεκινδυνευμένο νά στηριχθούμε στά πεπραγμένα όλίγων μόνων ήμερών.

Τά πρώτα σημάδια όμως, μετά τό Πάσχα έπιτρέπουν μιά μάλλον αισιόδοξη πρόβλεψη, άφού τόσο ό όγκος των VULCC στον Περσικό (περί τίς 30 μονάδες) πού περίμεναν για φορτίο όσο καί οι μικρότερες μονάδες επέτρεψαν όμαλή άνέλιξη των ναύλων πού κινήθηκαν μεταξύ WS 30-33 αναλόγως περιοχής.

"Άλλες περιοχές πού υπόσχονταν μιά όμαλή εξέλιξη ήταν ή Δυτική Άφρική καί ή Βόρεια Θάλασσα, ένώ διστακτική μέχρι καί «προβληματική» φάνηκε ή Μεσόγειος. "Η Καραϊβική μέ τόν ελάχιστο αριθμό των γνωσθεισών πράξεων, δέν παρείχε εύκαιρία σχολιασμού, πού έκ των πραγμάτων θά πρέπει νά μετατεθεί για τό επόμενο δελτίο μας.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΠΕΡΙΝΘΟΣ: Παρανάγκουα 52.000 τον. γεννήματα Όλλανδία/Βέλγιο δολ. 12, όψιόν Λισσαβώνα δολ. 11,50, όψιόν Άμβούργο δολ. 12,25 5.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Άπρίλ. 25 - Μαΐου 5.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ: Βανκούβερ 55.000 τον: λι-

πάσματα Άμβέρσα, δολ. 13 φίο, 9 ήμερες, άμηση. ΧΟΜΠΙΤ: Πίτσμπουργκ 25.000 τον. κώκ πετρελαίου Κασιούγκ καί Κηλάγκ δολ. 16,65 φίο, 5.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμηση.

ΜΙΑΗΤΟΣ: Βορ. Ειρηνικό 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 10 φίο, 11 ήμερες, άρχές Μαΐου.

ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΝΒ: Λέικχεντ 18.000 τον. γεννήματα Άλγερία, δολ. 28 φίο, 4 ήμερες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχές Μαΐου.

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ

TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G,

ADDRESS:

12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΕΝΒ: Λείκχεντ 18.000 τόν. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 28 φίο, 4 ημέρες/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άρχές Μαΐου.

ΠΕΝΤΕΛΗ: Τουμπάρδο 90.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Γκιζόν, δολ. 5.40 φίο, άγνωστοι όροι φορτοεκφόρτωσης, Μαΐου 1-10.

ΖΗΝΟΒΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τόν. γεννήματα Βενεζουέλα, δολ. 14 φίο, 5 ημέρες/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Απρίλ. 25 - Μαΐου 5.

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: Μόρχεντ Σίτυ 58.000 τόν. γαϊάνθρακες Κωστάντζα, δολ. 12,25 φίο, 4 ημέρες φόρτωση/5 ημέρες εκφόρτωση, Μάιο.

ΚΑΡΙΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 47.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 16,25 φίο, 11 ημέρες, 'Ιουνίου 2-7.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΣΗ ΛΟΡΝΤ: 13.350 τόν. d.w. του 1970, παράδοση στον πιλότο Ρίο 'Ιανέιρο 'Απρίλ. 28 - Μαΐου 1, ταξίδι μέσω δυτικής ακτής Νοτ. 'Αμερικής με έπαναπαράδοση στον πιλότο Μπουεναβεντούρα διαρκείας περίπου 45 ημερών, δολ. 4.500 τήν ημέρα.

ΤΖΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΙΗ: 15.180 τόν. d.w. του 1972, παράδοση διερχόμενο Σκώ 'Απρίλ. 14-22, ταξίδι μέσω Περισίας όχι βορειότερα Μπαντάρ 'Αμπάς με έπαναπαράδοση Μπουσκάτ διαρκείας περίπου 60 ημερών, δολ. 5.500 τήν ημέρα.

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ.: 15.180 τόν. d.w. του 1969, παράδοση 'Αμβέρσα 'Απρίλ. 13-18, έπαναπαράδοση 'Ερυθρά, δολ. 4.000 τήν ημέρα.

ΓΚΡΕΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ: 42.228 τόν. d.w. του 1970, παράδοση Κήλογκ τέλη 'Απριλίου, έπαναπαράδοση Νοτ. 'Αφρική δολ. 4.500 τήν ημέρα, πλέον δολ. 55.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΚΤΗ: 28.928 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Εύρωπη κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 4.650 τήν ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ: 26.350 τόν. d.w. του 1981, παράδοση 'Αμβούργο 'Απρίλ. 21-24, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Πάσσερο, δολ. 4.450 τήν ημέρα.

ΣΗΚΕΗ: 26.923 τόν. d.w. του 1975, παράδοση 'Ελλάδα άμεση, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο δολ. 4.125 τήν ημέρα.

ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ: 37.696 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Κόντινεντ μέσα 'Απριλίου, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 6.250 τήν ημέρα.

ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι: 30.650 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Σιγκαπούρη άμεση ταξίδι μέσω Νιού Σάουθ Γουέιλς με έπαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 5.300 τήν ημέρα.

ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ: 30.650 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Νότιο Κορέα άρχές 'Απριλίου, ταξίδι μέσω Δυτ. 'Ακτής ΗΠΑ/Βορ. Ειρηνικό με έπαναπαράδοση Μεσογειακές ακτές Αιγύπτου, δολ. 5.000 τήν ημέρα.

Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ: 28.000 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Γιβραλτάρ, ταξίδι Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.650 τήν ημέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝΓΚΑΡΤ: 38.888 τόν. d.w. του 1984, παράδοση 'Ιαπωνία, κυκλικό ταξίδι μέσω Κουήνσλαντ, δολ. 5.400 τήν ημέρα.

ΚΛΙΒΙΑ: 38.000 τόν. d.w. 1974, παράδοση διερχόμενο Πάσσερο 'Απρίλιο, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 4.500 τήν ημέρα.

ΕΥΠΟ ΑΓΝΙΚ: 25.900 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο τέλη 'Απριλίου, ταξίδι 30/35 ημερών με έπαναπαράδοση Περού, δολ. 6.700 τήν ημέρα.

ΠΗΓΑΣΟΣ: 23.423 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Βουλώνη 'Απρίλ. 21-23, ταξίδι 'Ανατολ. Μεσογείου, δολ. 6.250 τήν ημέρα.

ΜΑΓΔΑ Π.: 34.194 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Νιγηρία 'Απρίλιο, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Νακχόντκα, δολ. 5.400 τήν ημέρα.

ΖΑΝΝΗΣ: 40.750 τόν. d.w. του 1981, παράδοση 'Ιαπωνία 'Απρίλιο, ταξίδι 3-5 μηνών, δολ. 5.000 τήν ημέρα.

ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ: 24.524 τόν. d.w. του 1980, παράδοση Βραζιλία άμεση, έπαναπαράδοση Δυτική άκτι ΗΠΑ, δολ. 5.250 τήν ημέρα πλέον δολ. 80.000 για πλού υπό έρμα.

ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ: 27.146 τόν. d.w. του 1977, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Απρίλιο, έπαναπαράδοση 'Ανατολ. άκτι Μεξικού, δολ. 5.600 τήν ημέρα.

ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ: 23.286 τόν. d.w. του 1985, παράδοση στον πιλότο Σύνδευ 'Απρίλ. 27 - Μαΐου 8, έπαναπαράδοση Μπαγκλαντές, δολ. 7.725 τήν ημέρα.

ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ: 34.054 τόν. d.w. του 1972, παράδο-

ση Ντάρμπαν 'Απρίλιο, ταξίδι μέσω Βραζιλίας με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 5.250 τήν ημέρα.

ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ.: 13.447 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ντάρμπαν Μάιο, έπαναπαράδοση Θάλασσα του Μαρμαρά, δολ. 4.250 τήν ημέρα, όψιόν έπαναπαράδοσης Πάσσερο, δολ. 3.900 τήν ημέρα.

ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'Υ': 13.870 τόν. d.w. του 1972, παράδοση 'Αδριατική Μάιο, έπαναπαράδοση Νότιο 'Ανατολ. 'Αφρική, δολ. 4.600 τήν ημέρα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.: 26.815 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Κουήνσλαντ Μαΐου 3-15, έπαναπαράδοση Κίνα, δολ. 4.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 80.000 για πλού υπό έρμα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ: 37.530 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Βανκούβερ 'Απρίλ. 25-30, έπαναπαράδοση 'Ινδονησία, δολ. 4.000 τήν ημέρα, πλέον δολ. 95.000 για πλού υπό έρμα.

ΠΕΤΡΑ: 40.400 τόν. d.w. του 1976, παράδοση 'Ιαπωνία τέλη 'Απριλίου, ένα κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 4.000 τήν ημέρα.

ΑΜΕΘΥΣΤ: 23.500 τόν. d.w. του 1978, παράδοση Νοτ. Κορέα 'Απρίλ. 25-30, έπαναπαράδοση Φάκ/Βαρκελώνη, δολ. 6.000 τήν ημέρα.

ΑΛΕΞΗΣ: 26.638 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Γκούμας 'Απρίλιο, ταξίδι 4-7 μηνών με έπαναπαράδοση Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 4.750 τήν ημέρα.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖ. Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ: 35.100 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Ντακάρ άμεση, ταξίδι μέσω Καμσάρ με έπαναπαράδοση Νορβηγία, δολ. 6.000 τήν ημέρα.

ΑΜΟΡΓΟΣ: 65.1000 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Βορ. 'Ισπανία άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 8.250 τήν ημέρα.

ΡΙΚΙ: 42.244 τόν. d.w. του 1985, παράδοση Νότιο 'Αφρική Μάιο, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ιαπωνία, δολ. 7.000 τήν ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΙΙ: 36.797 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Μπρισμπαϊν Μαΐου 1-10, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.500 τήν ημέρα.

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τόν. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία άρχές Μαΐου, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 7.000 τήν ημέρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΕΗΘ: 65.772 τόν. d.w. του 1984, πα-



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: 271400

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

Οι αγοραπωλησίες

ράδοση Έρυθρά Θάλασσα, επαναπαράδοση Κόντι-
νεντ, δολ. 7.000 την ημέρα.

TZENNIΦΕΡ TZEHN: 32.278 τον. d.w. του 1978,
παράδοση Τίλμπουρι 'Απριλίου 28-30, κυκλικό ταξί-
δι Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Σκώ/ Γιβραλ-
τάρ, δολ. 4.600 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 63.785 τον. d.w. του 1985, πα-
ράδοση 'Ιαπωνία άμεση, κυκλικό ταξίδι Αυστραλία,
δολ. 7.000 την ημέρα.

ΝΤΕΡΜΠΥ: ΝΟΡΘ: 64.491 τον. d.w. του 1975, πα-
ράδοση 'Ατλαντικό άμεση, ταξίδια 5-7 μηνών, δολ.
6.750 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΚΑΣΤΩΡ: Βραζιλία 28.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Α-
τλαντ. ΗΠΑ WS 155, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 170, 'Α-
πρίλ. 20.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Ράς Τανούρα 110.000 τον. 'Ιταλία,
WS 57, 'Απρίλ. 16.

ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ: Φός 110.000 τον. μέρος φορτίου
Τριέστη, WS 65, 'Απρίλ. 17.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: Σιντί Κερίρ 85.000 τον. Μεσό-
γειο WS 85, 'Απρίλ. 12.

ΔΗΛΟΣ: Γκρέινσμουθ 25.000 τον. μέρος φορ-
τίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 150, 'Απρίλ. 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΡΕ'ΙΤΖ: ΗΒ/Κόντινεντ 80.000
τον. μέρος φορτίου 'Ανατολ. άκτή Κανδά, WS 70,
'Απρίλιο.

ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ: Καραϊβική 28.000 τον. καθαρά, μέ-
ρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 150, 'Απρίλιο.
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ: Μεσόγειο 33.000 τον. καθαρά
'Ιαπωνία, δολ. 630.000 κατ' άποκοπή Μαΐου 1.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Δυτική 'Αφρική 106.000 τον. μέρος
φορτίου Καραϊβική, WS 55, Μαΐου 4.

ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ: Δυτική 'Αφρική 120.000 τον.
μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 50, όψιόν
ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 55, 'Απρίλ. 28.

ΑΡΙΣΤ. Σ. ΩΝΑΣΗΣ: Περσικό Κόλπο 250.000 τον.
Σιγκαπούρη, WS 32,5, 'Απρίλιο.

ΕΛΜΙΝΑ: Περσικό Κόλπο 90.000 τον. Ταϊβάν, WS
77,5, 'Απρίλιο.

ΑΔΑΜΑΣ: 'Αρζού 64.000 τον. μέρος φορτίου 'Α-
μερ. Κόλπο WS 77,5, Μαΐου 1.

ΜΕΛΤΕΜΙ: Πουέρτο Μιράντα 35.000 τον. μέρος
φορτίου 'Ιταλία WS 95, 'Απρίλ. 28.

ΕΥΡΟΣ: Βραζιλία 28.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Α-
τλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 150, όψιόν Δυτική 'Α-
φρική WS 165, Μαΐου 6.

ΑΣΚΟΝΑ: Καραϊβική 29.000 τον. καθαρά μέρος
φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 155, 'Απρίλ.
23.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Λαμπουάν 35.000 τον. μέρος φορ-
τίου Σιγκαπούρη, δολ. 75.000 κατ' άποκοπή, 'Απρίλ.
26.

ΠΡΟΔΙΚΟΣ: Μεσόγειο 30.000 τον. καθαρά, μέρος
φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 125, 'Απρίλ. 19.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Καραϊβική 67.000 τον. μέρος φορ-
τίου 'Αμερ. Κόλπο WS 85, 'Απρίλ. 22.

'Αποτέλεσμα μιάς άσθμαίνουσας ναυλα-
γοράς που παρέχει την έντύπωση μονιμότε-
ρης βελτιώσεως των ναύλων και — πιθανόν
— έξάλειψη της λέξεως «κρίση» από τό κα-
θημερινό μας λεξιλόγιο, ή ταχεία άνοδος
των αξιών και, έπομένως, των απαιτήσεων
των πωλητών. Μία σχετικά ύψηλή αγορά
των διαλύσεων έπιτείνει τό φαινόμενο.

Τελικά, ή TEXACO έπέλεξε ή λύση της
διαλύσεως, αντί έκείνης της πωλήσεως για
περαιτέρω έκμετάλλευση για τά δύο VLCC
Τ/Τ «TEXACO IRELAND» και «TEXACO NE-
DERLAND» 290.000 TDW του 1972 και τά
πλοία θά οδηγηθούν στην Ταϊβάν αντί δολ.
145 ανά τόνο με παράδοση Johore River.
Στήν Ταϊβάν επίσης οδηγείται και τό προ-
σφάτως βληθέν Στόν Περσικό Τ/Τ «TACTIC»
όπου και μετεπωλήθη αντί δολ. 152.50 ανά
τόνο. Είναι 237.085 TDW, του 1974. Συμπλη-
ρώνοντας τό δελτίο ως πρός τά πετρελαιο-
φόρα, σημειώνουμε επίσης τό Μ/Τ «CAPO
EMMA» (89.800/1967) που επίσης έπωλήθη
πρός διάλυση με παράδοση στην Βρέστη αντί
δολ. 112 ανά τόνο (16.732 τόνοι) και, ιδίως,
τήν αγορά από την Κίνα του Τ/Τ ANTARCTI-
CA (218.000/1972) αντί δολ. 147 ανά τόνο με
βάση 35.800 τόνους. Έτσι, παραδόξως, ή ά-
ναφορά μας στά δεξαμενόπλοια καλύπτεται
έξ ολοκλήρου από διαλυτική δραστηριότητα
σημειώνοντας έξοδο από την αγορά άνω του
1.200.000 TDW μέσα σε λίγες ήμέρες. Είναι
κάτι και αυτό!

Στά μπαλκάρριερς, τό αγοραστικό ενδια-
φέρον υπήρξε ζωηρό και — συνάμα — συγ-
κρατημένο λόγω των ύψηλων απαιτήσεων
των πωλητών που προκαλούν όχι άδικαιολό-
γητους δισταγμούς στους αγοραστές.

'Ελλείπουν, όμολογουμένως, πολύ πρό-
σφατα στοιχεία, ή πρό του Πάσχα όμως δρα-
στηριότητα φαίνεται νά συνεχίζεται και έξα-

κολουθούν νά είναι χαρακτηριστικές οί έξής
πράξεις:

— WORLD DULCE (133.361/1981), δολ.
14.300.000 σε Βέγγλους.

— TONGALA (123.000/1977) δολ. 8.900.000
σε Γερμανούς.

— DRESDEN (50.200/1977), δολ. 4.500.000
υπό την αίρεση της έπιθεωρήσεως. Ουδέν έ-
πισήμως άνεκοινώθη, πιστεύεται ότι και τά
άδελφά πλοία «WARSCHAU» και «EMMA
JOHANNA» βρίσκονται στην ίδια διαπραγ-
μάτευση.

— PALERMO/PISA (50.900/1973-72), δολ.
3.000.000 έκαστον.

— SCANDINAVIA MARU (17.560/1978)
δολ. 2.300.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου αναφερόταν
τό ΜV MECHANA (12.680/1983 στό Ροστόκ)
αντί δολ. 3.500.000 με παράδοση περί τά τέ-
λη του έτους.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Αρκετή ήδη έγινε αναφορά στις πωλή-
σεις δεξαμενοπλοίων προς διάλυση. 'Αξίζει
άκόμη νά αναφέρουμε την πρόσφατη συμ-
φωνία των Ταϊβανέζων διαλυτών που εκπρο-
σωπούν 23 αποβάθρες διαλύσεων του Καο-
σιούγγκ περί καταβολής δολ. 5 ανά αγορα-
ζόμενο τόνο σκράπ προς τό Κουσόρτιουμ,
προκειμένου τά χρήματα αυτά νά χρησιμο-
ποιηθούν για ή βελτίωση των έγκαταστάσε-
ων του λιμένος και την άντιμετώπιση της ρυ-
πάνσεως. Οί έπιπτώσεις δέν θά άργήσουν
νά φανούν και ίσως νά σημάνουν κάποιες έ-
πιβαρύνσεις στους πωλητές.

'Η στήλη έπιφυλάσσεται για περαιτέρω ά-
νάλυση των λοιπών αγορών, δεδομένου ότι
τό διαθέσιμο υλικό των ήμερών δέν παρείχε
βάσεις άσφαλους σχολιασμού.

ΒΕΝΟΥΣ V: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 72.000 τον.
μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 90, 'Απρίλ. 25.

ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ.: Δυτ. 'Αφρική 127.000 τον. μέρος
φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 45, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντ.

WS 47,5 όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 50, 'Απρίλ. 27.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. 'Αφρική 123.000 τον. μέρος φορ-
τίου 'Αμερ. Κόλπο WS 43,75, 'Απρίλ. 25.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περσικό Κόλπο 85.000
τον. 'Ανατολ. 'Αφρική WS 110, 'Απρίλιο.

ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ: 'Αρζού 56.000 τον. μέρος φορτίου

Τέξας Σίτυ, WS 85, Μαΐου 1.

ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ: Βραζιλία 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/
Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 148, όψιόν Δυτ. 'Αφρική

WS 168, Μαΐου 8.

ΑΡΚΑΔΙΑ: Ράς Τανούρα 265.000 τον. Ρότερ-
νταμ, WS 28,5 'Απρίλιο.

ΜΥΣΤΡΑΣ: Δυτ. 'Αφρική 110.000 τον. ΗΠΑ WS 54,
όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 57, άμεση.

ΜΕΡΚΑΤΩΡ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά άκτή
'Ατλαντικού ΗΠΑ /Αμερ. Κόλπο WS 147, Μαΐου 8.

PHONES: 675.4321, 321.7588

TELEX: 87517 SMYRNIUDIS

CABLE ADDRESS:

"SMYRNIUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIUDIS

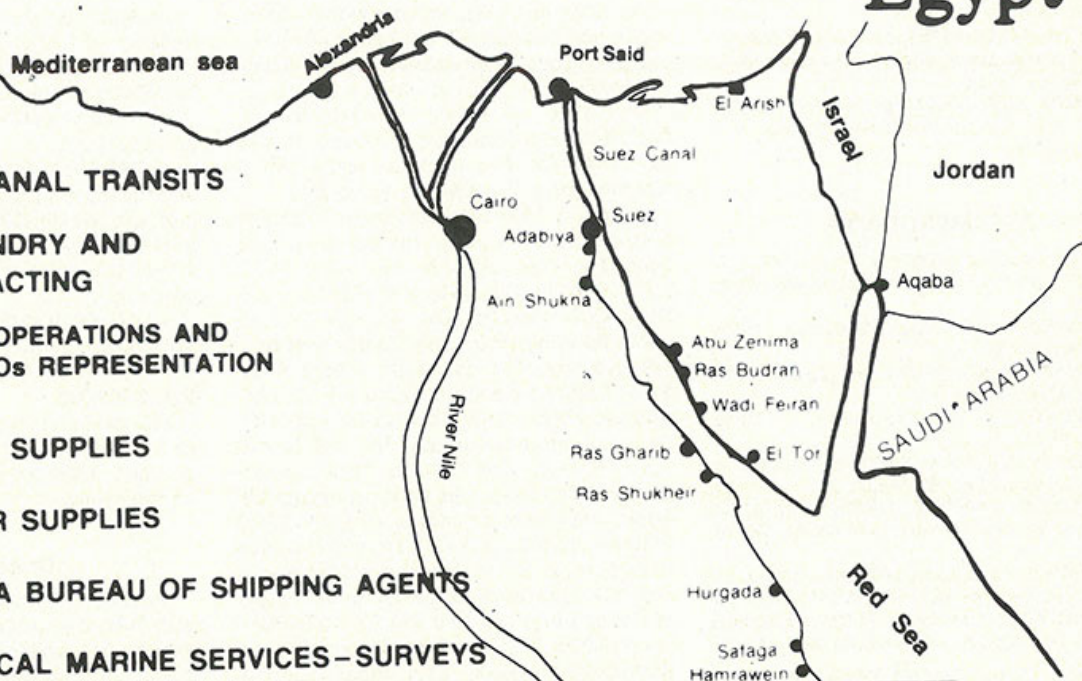
OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO INC. ◦
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

World Marine Services in Egypt

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



World Marine Corp.	Piræus	:	Tlx 241600 1 2 WMAR GR	Tel (11) 4135024 25 45 47
Head Office - Operations				
World Marine Egypt.	Port Said	:	Tlx 63134 WMAR UN	Tel (66) 34186
Representation	Alexandria	:	Tlx 55419 WORLD UN	Tel (3) 805985
Branch offices:	Suez	:	Tlx 66094 WOMAR UN	Tel (62) 26114

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

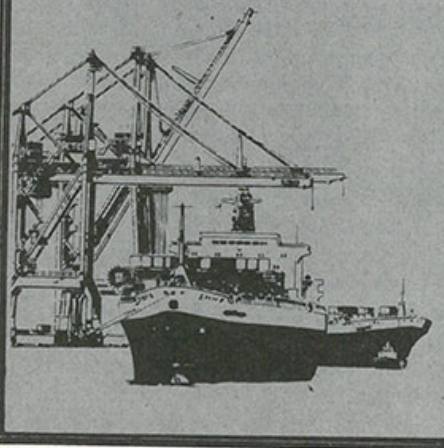
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:
 ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΪΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ
 ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,
 ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ
 ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

NAFTIKA CHRONIKA



PRIVILEGED REGISTRATION

The new decree which covers privileged ship registration in the Kerguelen Islands came into force in France on March 24. According to this decree, which brought no basic changes to the one of June 17, 1986, registration in ports of the French Antarctic is permissible first for cargo ships and fishing and pleasure craft which call regularly at such ports and, secondly, for ships and auxiliary craft to be specified by the Minister of Mercantile Marine. It is for these last that the whole system of privileged registry has been devised. The decree further states that the master and first officer must be French and a proportion of the crew, to be specified by the Minister, must also be French. Furthermore, only the officers on such ships need to possess certificates of qualification.

In parallel with the decree, Ministerial decisions were also published on which ships are entitled to Kerguelen registry and what proportion of their crews must be French.

According to the shipping press, most French owners believe the above decree can only delay for a few months the inevitable "flight" from French registry, which is found necessary by most European shipping companies, in the effort to reduce operating costs.

CONFIDENCE IN THE NATIONAL REGISTER

The persistent efforts of the Minister of Mercantile Marine, Mr. Stathis Alexandris, are beginning to bear fruit. Greek shipowners are putting their trust in the national register again and it is expected that slowly but steadily, they will transfer their ships back to the Greek flag.

In this respect, the circular issued by the Greek Shipping Cooperation Committee in London, on the minister's visit there, should be noted, as well as the fact that prominent shipowners have congratulated Mr. Alexandris for everything he has done and is continuing to do for the cause of Greek shipping.

The main points of the Committee's circular are the following:

"The opening address at the meeting was made by the Chairman, Mr. J. A. Hadjipateras who welcomed the Minister and his staff and pointed out that the invitation extended to him was in recognition of the constructive achievements of the ministry.

"There followed a general discussion during which the Minister and his staff assured their listeners that there was a change of mentality at the Ministry in the handling of all matters concerning Greek ships and their crews and that they were ready to examine and discuss any ways in which Greek ships could be

made more competitive.

"Among other subjects discussed were taxation, the Seamen's Pension Fund (NAT) the union draft law, restrictions on the right to strike, training, the setting up of new academies, the Coastguard Service, etc. The Minister promised to examine every proposal in the light of existing possibilities and the actual situation in Greece with respect to the reactions of the maritime unions and other factors. He expressed disappointment at the fact that in spite of the measures taken, ships were still being transferred from Greek to other registries and this was making it difficult to introduce further measures.

"The Minister was assured that Greek owners preferred the Greek flag because first and foremost they were Greeks and wanted their flag on their ships and Greek crews to sail them. But in order to survive as Greek shipping, Greek ships must be competitive and at the present time they were the least competitive in Europe. The measures taken so far were positive and have been appreciated, as were the visits of Coastguard Service officers to shipping offices in Piraeus. Such contacts must continue and the return to the Greek flag, now that confidence has been restored in it, will be slow but steady".

GREEK OWNERS FORM BULK CARRIERS POOL

Two well established Greek shipping firms have formed a pool of 12 bulk carriers, totalling more than 500,000 deadweight tons, with the basic aim to bring under one roof the chartering and marketing of a modern dry bulk fleet with a view to strengthen their presence in the market.

Foundering members of ProBulk Carriers Ltd, are L & W Shipping and the Hellespont Group and will operate a modern fleet of four panamax and eight handy size bulkers from agencies in London and New York.

ProBulk will act as disponent owner for the ships it operates and earnings of the vessels will be pooled according to

the size category in which the ships belong, and then distributed among the vessels in each pool according to the operating characteristics of each ship.

ProBulk hopes to reap the rewards of economies of scale not available to smaller operators, by spreading marketing and administrative costs over a larger number of vessels.

According to a recent comment made by the newly formed company, ProBulk hopes that it can prove that the operation of vessels can be as rewarding as the traditionally successful experience of buying and selling ships at the right period of time.

CRUISE CUSTOMERS

The number of persons in the United States with an annual income of more than \$30,000 has risen from nine million in 1981 to forty million in 1987. This relatively wealthy segment of the population are all candidates during coming years for any of the ship cruises offered on the American market. According to estimates by experts, from a potential of 35-40 million people, only 20% goes on cruises.

Norwegian experts also observe that

from the beginning of 1980, the annual increase in demand in the cruise market is in the order of 7.7% while the increase in the fleet of Norwegian cruise ships available to Americans is 10% per annum. The difference, however, does not worry the Norwegians because they believe they can absorb the growing number of clients within their increased accommodation. They hope also to displace the older and less attractive cruise ships and make a stronger presence with three new ships now under construction and another four on option.

FOUR MORE COUNTRIES TO PERMIT SATCOMS IN PORTS

Four countries recently signed an international agreement to allow ships to use satellite communications while in their ports.

The countries — Australia, Denmark, Greece and Italy — signed the "International Agreement on the Use of INMARSAT Ship Earth Stations within the Territorial Sea and Ports" in London on April 2nd.

Ships using the INMARSAT satellite system can now have instant, high quality communications from virtually anywhere to anywhere else in the world. However, some countries' regulations prevent vessels using satellite terminals in ports and territorial seas.

These restrictions date from the early days of radio when the sparks generated by old transmitters were considered a potential hazard, particularly in view of the large quantities of explosive substances often found in port and cargo handling areas.

With modern satellite communications equipment, this hazard no longer exists. Recognising this, as well as the benefits of satellite communications to their merchant fleets, some countries have already lifted restrictions on the use of ship earth stations — the small satellite communications terminals now fitted to about 5,300 vessels around the world — while in their waters. The new International Agreement on the Use of INMARSAT Ship Earth Stations within the Territorial Sea and Ports opened for signature in London on 1 January 1986 and will come into force after 25 States — not confined to member countries of INMARSAT — have signed it.

A total of 12 countries have signed to date. The others are Brazil, Finland, the Federal Republic of Germany, Kuwait, the Netherlands, Norway, the United Kingdom and the USSR.

RIGOS CHARTERING NOW IN COMPUTERS

Capt. E.N. Rigos of Rigos Chartering Inc., New York has announced the formation of a sister company, RIGOS COMPUTER SERVICES which will specialize in establishing computer systems for shipping companies.

According to Capt. Rigos, Computer Services includes experts in shipping, computers, communications, and programming who have been working for some time to convert his brokerage house into a model electronic shipping office.

At Rigos Chartering, each broker is now handling a computer which is used to locate the positions of vessels in a selected area, or to see the requirements and fixtures for an area. The broker can telex or fax this information to his principals without leaving his desk, while in addition, the computer serves as a telephone dialer, calculator, word processor and source of written reports.

SOVIET MASTERS SENTENCED

The masters of the Soviet vessels involved in the accident which occurred on August 31, 1986 in the Black Sea with the loss of 423 lives have been sentenced to 15 years' imprisonment each.

They are Vadim Markov, 56, captain of the liner "Admiral Nahimov" and Victor Tadchenko, 44, captain of the cargo ship "Pyotr Vasev". The trial began on March 12, at Odessa where both ships were registered.

The 15 year sentence is the highest provided for by article 85 of the Soviet penal code for violation of safety rules in transport. At the same time, they were sentenced to pay 40,000 rubles in damages to the state. The Tass report announcing the sentences made no mention of the verdict of the court on the

charges brought against the defendants.

FOURTH SUCCESSFUL YEAR FOR DUBAI DRYDOCKS

The fourth year of operation of Dubai Drydocks was again marked by a considerable increase in turnover of 24 per cent compared with the previous year.

Volume of work and profits raised to corresponding levels, as repairs for a total of 152 vessels were undertaken, of which 113 vessels, with a total deadweight 13,496,000 tons, including 46 vessels of VLCC/ULCC size, entered the yard for repairs.

The largest vessel drydocked during this year was the Hong Kong owned ULCC "World Petrobras" of 411,508 deadweight, while the largest repair job undertaken was the renewal of 1,500 tons of steel on the fire damaged VLCC "Akarita".

In addition, during the year further considerable investments were made to keep Dubai Drydocks one of the best equipped repair yards in the world.

HONG KONG BECOMES MAIN CONTAINER PORT

Hong Kong has overtaken New York as a container handling port and now comes second in the world after Rotterdam. The Hong Kong terminal handled 2.77 million TEU containers in 1986 compared to 2.29 million in 1985. New York and New Jersey's total for 1986 was 2.34 million TEU.

At the same time, the Hong Kong government is going ahead with plans for the further development of the port's capacity with a sixth terminal to be completed by 1989 and calling for tenders for a seventh terminal in the main port of Kwai Chung. When this is completed, Hong Kong's container handling capacity will rise to 3.5 million TEU.

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

GREEK SHIPOWNERS DELEGATION TO VISIT USA

According to existing information, in the representation of the Union of Greek Shipowners which will visit the United States between May 6-15, will participate the president Mr. St. Gourdomichalis and the members of the Council Nikos Efthimiou, John Lyras, Gr. Hadjieleftheriadis, Const. Comninos, Maria Marcantonakis and from the administration Messrs Panayiotopoulos, Joanos and Mrs. Bredima. Also while in the U.S. the committee will be joined by Messrs George P. Livanos, Pan. Tsakos, George Koumantaros and probably Petros zn Goulandris, who will be at that time in New York.

POLAND OPENS TWO INMARSAT COAST EARTH STATIONS

Two new coast earth stations went into operation in Poland on April 8th, providing a range of maritime communications services through the INMARSAT satellite system.

The coast earth stations, located 120 kilometres south of Warsaw at Psary, are operating with the INMARSAT satellites over the Atlantic and Indian Oceans and providing coverage extending from the eastern Pacific to the South China Sea.

LR APPOINTS DIRECTOR FOR GENERAL MARKETING

Lloyd's Register has appointed Michael C. Robinson to a newly created non-executive post of director, general marketing. Mr. Robinson was formerly joint managing director of Eggar Forrester Ltd for many years. In 1981 he was appointed director of marketing for British Shipbuilders, following which he became marketing director for Hill Samuel Shipping Holdings.

In his new capacity Mr. Robinson will have general marketing responsibilities,

principally for LR's marine business and his appointment follows that recently announced of Alan G. Kershaw, who is LR's marine marketing manager.

MARITEX — A GLOBAL RADIO TELEX SYSTEM

Maritex is a computerized and fully automatic system for telex over radio. Maritex was introduced by Swedish telecom radio in the early seventies. Starting as a basically Swedish system, Maritex has gradually become international, with today 500 participating ships of more than 30 national flags.

The central computer plant is accommodated at Gothenburg radio in Sweden. Maritex is run with a twin computer configuration to ensure maximum security and uninterrupted operation.

By means of switched and leased data links, the central computers control transmitters, receivers and telex modems placed at sub-stations in Sweden and overseas.

Maritex has managed to by pass the laws of nature that limits short - wave communication by means of geographical range. Swedish telecom radio has decided to expand Maritex to global coverage. The first step was taken in November 1986, when radio telex equipment at Interimar radio/ HPP in Panama was connected to the central at Gothenburg radio for full control. Through this arrangement Maritex is practically capable of 24 hours global coverage. To further secure this, Maritex is presently negotiation with a Partner in the Far East to establish a second Maritex sub-station in that area.

JAPANESE APPROVAL FOR ATLAS RASTERSCAN RADARS

Krupp Atlas Elektronik's Atlas 7600-8600 series of 16 inch Rasterscan ra-

FIFTY YEARS AGO

— In view of the purchases of cargo ships made by Greek owners during the current year it would seem that the most vital problem facing Greek shipping, the renewal of the fleet, is being satisfactorily resolved.

— The captain of the cargo ship "Hephæstus" has described to us in the worst of terms the sorry situation on his ship with regard to the conduct and work of his lower deck crew.

— The general manager and managing director of Michalinos S.A. called on the Prime Minister and handed to him a cheque for 500,000 drachmas as a donation by the company to the Greek Royal Air Force.

— The world freight market was calmer during the second fortnight of the past month with only a slight decline in freight rates compared with the upper limits of early April.

— We are happy to announce that within the second quarter of the year our merchant fleet will be increased substantially by the addition of 25 steamships totalling 124,3654 grt.

(Naftika Chronika No. 153,1/5/1937)

dars has been granted type approval by the Japanese Ministry of Transport. They are the first non-Japanese radars of their type and class to have been endorsed by the Ministry for domestic market applications.

The Japanese type approval coincides with a recent order from the Maritime College of Kobe University for installation of NACOS 20 integrated navigation control system on a new research and training vessel presently being built at the Mitsui yard. Scheduled for delivery this June, the system includes two 8600 Rasterscan ARPA's.

Since their introduction, more than 500 systems have been sold worldwide for both shipborne and vessel traffic use.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ΑΒΙΝ Ο'Ι 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
ΑΓΙΑΣ 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 ΜΑΘΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΓΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΩΝ	79	10428
Α' ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α' ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
Α' ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α' ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α' ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α' ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715

Α' ΠΡΗΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α' ΠΡΗΣ ΕΜΕΡΑΝΤ	77	9083
Α' ΠΡΗΣ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ	81	10714
Α' ΠΡΗΣ ΣΑΦΑ'Ι Ρ	77	10153
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'Ι ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΣΙΑΝ ΝΤΟΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΣΙΑΝ (δ.)	69	1599
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198784
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5888
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΣ	82	4180
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	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		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	12963
ΑΛΣ ΤΡΑΣΤ	84	13911
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	19500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400

ε. Φουτζέιρα 8/2	
α. Κολούμπια 30/3	
α. Σιγκαπούρη 11/3	
α. Ντάρμαν 25/3	
δ. Παναμά 31/3	
α. Βαλλέττα 23/3	
έπιωλήθη	
α. Λός 'Αντζελες 28/2	
προς 'Ηράκλειο 18/11	
α. Καρντέγεβο 28/2	
άργει Πειραιά	
άργει Πειραιά	
α. Λός 'Αντζελες 24/3	
α. Γιουροπούρι 5/3	
α. Πράια Μόλε 21/3	
δ. Πούντα 'Αρένας 9/3	
στών Πειραιά 14/2	
α. 'Αγ. Βικέντιο 7/3	
ε. Κουιντέρο 14/3	
δ. Σουέζ 30/3	
ε. Ούλου 3/4	
α. Χιούστον 2/4	
άργει 'Ελευσίνα	
στο 'Αμστερνταμ	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 7/3	
α. Πειραιά 31/3	
α. Τάραντα 24/3	
έπιωλήθη 'Ελληνες	
στών Πειραιά 9/3	
α. 'Αλγκεκίρας 30/1	
δ. Κωνσταντή 12/3	
α. Ρας Σουκχέιρ 18/3	
άργει Χαλκίδα	
ε. Μελβούρη 29/3	
ε. Βομβάδ 26/3	
ε. Γένοβα 26/3	
α. Σ. Τζών 23/3	
δ. Παναμά 21/3	
α. Ρουές 28/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/3 *	

α. Πόρτ 'Αρθουρ 19/3 *	
α. Γκουαγιακούλ 20/3	
έπισκευές Πειραιά 11/2	
δ. Π. Σαϊδ 31/3	
α. 'Αμβέρσα 27/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 30/3	
α. Πόρτ Κέμπλα 19/3	
α. Πειραιά 21/3	
έπιωλήθη	
δ. Σουέζ 24/3	
α. Σιγκαπούρη 25/3	
προς 'Αρούμα 20/2	
ε. 'Οσκαρσλιν 30/3	
άναμνη Πάχη	
α. Τζέντα 21/2	
δ. Παναμά 13/3	
άργει Πειραιά	
α. Λός Πάλμας 13/3	
ε. Σύρο 27/12	
ε. Βρέμη 28/3	
δ. Π. Σαϊδ 31/3	
α. 'Αμβέρσα 17/2	
άργει Χαλκίδα	
μετ. 'Αλεξάντερ Τζούνιερ (ε.)	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς	
ε. Σιγκαπούρη 30/3	
πρ. 'Yukles Güler	
δ. Σουέζ 25/3	
α. Κπέμε 19/3	
ε. Λά Πολις 2/4	
ε. 'Αντοφάγκαστα 31/3	
α. 'Αμποτ Πόιντ 15/3	
σημαία Μπαχάμας	
ε. 'Αλταίρα 28/3	
ε. Ν. Γουέστμινστερ 1/4	
διόλυση Κίνα	
άργει 'Ελευσίνα	
α. Μπριουμπαίν 8/3	
ναυπηγήσεις Καβαχίρι	
άργει Πειραιά	
α. 'Αμβέρσα 1/4	
α. Λειζόες 31/3	
α. Κολούμπια 16/3	
ε. 'Αδελάιδα 27/3	
α. Δουνκέρκη 1/4	
πρ. 'Κρήνη 'Αμπερ	
μετ. 'Σίλβερ Χάπινες (ε.)	
ε. 'Αμβέρσα 4/4	
διαγράφεται	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 30/3	

ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΙΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΩΝΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ		
(δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΑΡΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΑΡΩΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΑΡΩΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΑΡΟΣ	85	34500
ΑΝΑΡΟΣ Α'Ι'Α	83	10470
ΑΝΑΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΑΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΑΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΑΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676
ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΠΗ Λ	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
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΕΛΑΜΑΡ	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
ΑΖΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412

ε. Κόμπε 31/3	
α. Χόγκ Κόγκ 16/3	
α. Τζέντα 1/3	
δ. Ντόβερ 29/3	
α. Σάντο Ντομίγκο 19/3	
α. Λίβερπουλ 12/3	
ε. Μπουλάν 26/3	
δ. Ντόβερ 31/3	
α. Πόρτ Κέλαγκ 18/3	
α. Τζέντα 10/3	
δ. Σουέζ 30/3	
δ. Σουέζ 4/4	
ε. 'Αμβέρσα 3/4	
α. 'Ιντσόν 24/3	
α. Ουάτσον 'Αϊλαντ 2/4	
α. Φιλαδέλφεια 14/3	
α. Μασσαλία 14/3	
α. Λάγος 18/3	
α. Γιβραλτάρ 20/3	
α. Κάρντιφ 1/4	
ε. Τερνέστη 31/3	
α. Χάμπτον 22/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/3	
ε. Μ. Μαγκάνου 25/3	
ε. Λέγκχορν 31/3	
δ. Παναμά 2/4	
ε. Μομπιλ 31/3	
ε. Γουαλαρού 28/3	
ε. Λαμπουάν 23/2	
α. Πόρτ Κέλαγκ 27/3	
α. Ναγκόγια 28/3	
α. Νιούπορτ 31/3	
δ. Παναμά 29/3	
ε. Μπ. 'Αίρες 1/4	
α. Κολόμπο 23/8	
α. Λός 'Αντζελες 26/3	
ε. Σαγκάη 12/3	
α. Λός 'Αντζελες 31/3	
ε. Πειραιά 27/3	
ε. 'Οζάκα 1/4	
ε. Σιγκαπούρη 19/3	
ε. Λός 'Αντζελες 31/3	
ε. Χάτσινσον 27/3	
δ. Σουέζ 21/3	
α. Φός 25/2	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Καρταγένα 24/3	
δ. Σουέζ 4/4	
α. Λά Σπέζια 16/3	
α. Πόρτ 'Αντζελες 22/2	
α. 'Οκλαντ 28/3	
α. Φός 5/3	
α. Τάραντα 16/3	
άργει Τάραντα	
α. Λός 'Αντζελες 19/3	
α. Κολούμπια 29/3	
α. Νταμάμ 29/3	
ε. Μάουντ Μαγκάνου 12/3	
α. Σιγκαπούρη 31/3	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Σιγκαπούρη 30/3	
α. Ρόττερνταμ 31/3	
ε. Θεσσαλονίκη 9/3	
ε. 'Ιντσόν 16/3	
α. Νικόσι 27/3	
άργει Πειραιά	
δ. Π. Σαϊδ 1/4	
ε. Λονδίνο 18/3	
α. Ναγκόγια 28/3	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/3	
α. Νόρντενχαμ 11/3	
α. Σηάτλ 7/3	
α. Κολούμπια Ρίβερ 26/2	
α. Ντάρμαν 10/3	
προς Τσίμα 25/3	
δ. Γιβραλτάρ 23/3	
α. Ντάρμαν 4/3	
α. Χιούστον 31/3	
α. Καράτσι 30/3	
α. Φρήπορτ 30/3	
δ. Παναμά 9/3	
α. Γιοκοχάμα 31/3	
έπιωλήθη αλλοδαπούς	

ΔΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ.....	76	6051
ΑΠΕΞ.....	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ.....	75	35716
ΑΠΟΝΙΑ.....	75	34409
ΑΡΑΜΗΣ.....	85	10400
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ.....	82	13800
ΑΡΑΝ.....	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.).....	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ.....	77	11281

ΑΡΕΤΗ.....	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II.....	72	20239
ΑΡΗΣ.....	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ.....	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ.....	73	23134
ΑΡΙΕΣ.....	60	7839
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ.....	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΥΣ.....	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ.....	85	13600
ΑΡΙΩΝ.....	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ.....	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ.....	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ.....	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑ.....	84	20494
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ.....	75	8826
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ.....	68	16227
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ.....	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ.....	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ.....	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ.....	77	66259
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.).....	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	76	30149
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ.....	76	19633
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ.....	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	85	13600
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ.....	66	35001
ΑΣΗΜΙΝΑ.....	81	30500
ΑΣΚΟΝΑ.....	70	13363
ΑΣΛΕΪ.....	85	45065
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.).....	74	13633
ΑΣΤΗΡ.....	70	17485
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.).....	62	18033
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.).....	81	14582
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.).....		

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.).....	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ.....	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ.....	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑΪ.....	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ.....	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.).....	75	44601
ΑΤΛΑΣ.....	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.....	84	22172
ΑΤΡΩΤΟΣ.....	70	9247
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ.....	72	9301
ΑΥΛΙΣ.....	72	18402
ΑΥΛΙΣ.....	79	10993
ΑΥΛΙΣ.....	65	5021
ΑΦΡΙΚΑ.....	70	18328
ΑΦΡΟΣ.....	62	13017
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.).....		

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ.....	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ.....	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ.....	76	11802
ΒΑΡΗ.....	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.....	73	3700
ΒΕΓΚΑ (δ.).....	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.).....	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ.....	78	12238
ΒΕΝΙ II.....	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.).....	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.).....	74	38178
ΒΕΡΑ.....	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.).....	72	57527
ΒΙΚΤΟΡ.....	78	9960
ΒΙΚΤΟΡΙΑ.....	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II.....	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ.....	78	14568
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.).....	75	72614
ΒΙΟΛΕΤΤΑ.....	65	15738
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.).....	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ.....	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.).....	70	31464
ΒΟΥΛΚΑΝ.....	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑΪΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.).....	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ.....	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.).....	67	35041

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.....	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ.....	77	39236
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ.....	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.....	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.).....	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.....	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.....	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ.....	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ.....	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.....	71	6685
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.).....	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ.....	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ.....	77	9783
ΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	71	9508
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ.....	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΣΗ.....	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ.....	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ.....	73	9290
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.).....	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.).....	65	3998

α. Πειραιά 26/3.....		
α. Πόρτ Πίρι 1/4.....		
α. Γάνδη 14/3.....		
α. Τής 21/3.....		
σημεία Μπαχάμας.....		
α. Λεμεσό 25/3.....		
α. Μομπιλ 31/3.....		
α. Ρός Τανούρα 23/3.....		
άρχει Πειραιά.....		

δ. Ντόβερ 19/3.....		
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 23/2.....		
ε. Γκντάνσκ 2/4.....		
ε. Φουτζέιρα 8/3.....		
ε. Ντάρμπαν 31/53.....		
ύψωση σημεία Μάλτας.....		
άρχει Πειραιά.....		
άρχει Έλεουσινά.....		
α. Ντάρμπαν 1/4.....		
α. Λός Άντζελες 19/3.....		
ε. Χιμπί 30/3.....		
α. Πόρτ οφ Σπαίν 4/3.....		
α. Τοίμπα 20/2.....		
πρ. «Όσσαν Γουίντ».....		
μετ. «Αρανδρός» (κ.).....		
α. Σπλίτ 19/3.....		
α. Βαλτιμόρη 1/4.....		
α. Τενερίφη 10/3.....		
ε. Σάντος 1/4.....		
α. Μπόνιμουρ 9/3.....		
α. Γιαουδά 25/3.....		

α. Φιλαδέλφεια 3/4.....		
α. Φουκουγιόμα 24/3.....		
α. Λός Άντζελες 30/3.....		
α. Νικόσια 25/2.....		
α. Βιτόρια 16/3.....		
ναυπηγ. Αιόι.....		
ε. Μπαγκνόλι 10/3.....		
α. Λός Άντζελες 17/3.....		
πρ. Μονρόβια 24/3.....		
α. Μπαμόντ 22/3.....		
δ. Ντόβερ 2/4.....		
α. Κορούνα 17/3.....		
ε. Σετομπά 19/3.....		
α. Ντάρμπαν 24/3.....		

ε. Τζέντα 23/3.....		
πρ. «Santa Silvia».....		
α. Φός 21/3.....		
άρχει Πειραιά.....		
άρχει Πειραιά.....		
δ. Κωνσταντή 13/3.....		
ε. Ν. Όρλεάν 16/3.....		
ε. Γιούροπουρτ 2/4.....		
ε. Πειραιά 8/1.....		
ε. Ν. Όρλεάν 1/4.....		
δ. Σουέζ 19/3.....		
δ. Ραβέννα 13/3.....		
άρχει Γάνδη.....		
α. Ν. Όρλεάν 22/3.....		
α. Φουτζέιρα 26/9.....		

στη Καλκούτα 7/1.....		
α. Πειραιά 22/3.....		
πρ. Σιγκαπούρη 22/2.....		
ε. Τζέντα 28/2.....		
στη Βενετία.....		
α. Προβιντένς 29/3.....		
α. Τενερίφη 20/3.....		
α. Γιοκοχάμα 31/3.....		
δ. Παναμά 10/2.....		
πρ. Μέθελ Ρόαντς 25/2.....		
α. Κόρπους Κρίστι 20/3.....		
άρχει Πειραιά.....		
ε. Γιούροπουρτ 2/4.....		
ε. Άμβουρνο 4/4.....		
ε. Πειραιά 10/3.....		
άρχει Πειραιά.....		
α. Λός Άντζελες 2/4.....		
πρ. «Jorgen J. Lorentzen».....		
άρχει Πειραιά.....		
α. Μπιλμπάο 21/3.....		
άρχει Πειραιά.....		
επισκευές Άμβουρνο 21/3.....		
άρχει Στυλίδα.....		
άρχει Στυλίδα.....		
δ. Γιβραλτάρ 21/3.....		

α. Σλόουσκ 14/3.....		
δ. Ντόβερ 26/3.....		
α. Ντάρμπαν 30/3.....		
άρχει Πειραιά.....		
α. Μπαχάμας 29/3.....		
ε. Πειραιά 30/3.....		
άρχει Πειραιά.....		
επισκευές Πειραιά.....		
α. Ντάρμπαν 24/2.....		
α. Ν. Όρλεάν 25/3.....		
α. Ν. Όρλεάν 25/2.....		
α. Πειραιά 24/3.....		
επαλήθευ Αίγυπτο.....		
πρ. Περσικό 26/2.....		
α. Ρουέν 20/3.....		
α. Ντουμπάι 24/3.....		
α. Άμβέρσα 28/3.....		
ε. Μομπάσα 26/3.....		
α. Πόρτ ντε Μπούκ 2/4.....		
α. Σουέζ 3/4.....		

ΓΚΑΛΛ.....	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥΪΝΤ.....	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ.....	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑΪΡ.....	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ.....		
ΣΤΡΙΑ.....	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΛ.....	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ.....	73	18439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΡ.....	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ.....	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ.....	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ.....	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ.....	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ.....	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ.....	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΑΝ.....	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΡΝΤ.....	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ.....	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ.....	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ.....	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕΪΣ.....	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ.....	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΑΡΒΕΣΤ.....	72	13172
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ.....	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑΪΖΟΝ.....	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ.....	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.).....	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ.....	76	14592
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ.....	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ.....	70	22912
ΓΚΡΕΪΣ Λ.....	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ.....	68	16229
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).....	58	12732
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.).....	70	17485
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ.....	74	23010
ΓΟΥΪΝΤΟΡΟΣΤ.....	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ.....	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ.....	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΩΤΖΑΞ.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΟΝ.....	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ.....	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ.....	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ.....	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ.....	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II.....	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ.....	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.).....	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.).....	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΤΙ (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

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ.....	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΣ.....	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ 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 ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ.....	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ.....	72	16398

ΕΒΙΑ.....	61	10029
ΕΒΜΑΡ.....	76	16398
ΕΘΝΟΣ.....	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.).....	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ.....	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ.....	69	2985
ΕΚΤΟΡ.....	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ.....	80	2091
ΕΛΕΝ.....	82	37811
ΕΛΕΝΗ.....	75	16421
ΕΛΕΝΗ.....	60	1995
ΕΛΕΝΗ II.....	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.).....	64	1927
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ.).....	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ.....	62	1859
ΕΛΙΖΑ.....	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.).....	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.).....	75	60657
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY.....	70	18734
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.).....	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ.....	72	11201
ΕΛΛΗ.....	76	12315
ΕΛΛΗ.....	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ.....	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ.....		
ΓΚΟΥΡΑΝΤ.....	84	22135

α. Σάν Λορέντζο 21/3.....		
ε. Τέμα 27/3.....		
ε. Μ. Μαγκάνου 17/3.....		
ε. Κωστήζακωδλκος 15/3.....		
ε. Πόρτο Καμπέλλο 12/3.....		
α. Ρίο Γκράντε 28/3.....		
ε. Πόρτο Καμπέλλο 7/3.....		
α. Ρότερνταμ 14/3.....		
α. Ν. Όρλεάν 20/3.....		
α. Ν. Όρλεάν 2/4.....		
α. Ν. Όρλεάν 17/3.....		
α. Λός Πάμας 1/4.....		
α. Καζαμπάνκα 28/3.....		
ε. Γκουαγιόμας 29/3.....		
άρχει Πειραιά.....		
ε. Γκουαγιόμας 19/3.....		
ε. Κωστήζακωδλκος 8/3.....		
ε. Σάφι 23/3.....		
α. Μομπιλ 27/3.....		
ε. Ν. Όρλεάν 30/3.....		
α. Ν. Όρλεάν 29/3.....		
πρ. «Ακρόδημος».....		
α. Ν. Όρλεάν 26/3.....		
ε. Βερακρούζ 13/3.....		
α. Λέ Χάβρη 26/3.....		
στον Πειραιά.....		</

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	72	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	82	35561
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8390
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Α.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	80	8242
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΟΥ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ZANET.....	66	4503
ZANNHS.....	81	22857
ZANNHS MHALOZ.....	74	30168
ZETTA.....	71	20516
ZHNOBIA.....	68	15841
ZHNO.....	81	23100
ZIM KAOSIOYTK.....	72	15952
ZIM PEIPAIAS.....	73	11858
ZIM ZYDNE'Y.....	72	13098
ZIM TRIESTH.....	73	11856
ZINI.....	76	11348
ZYFO.....	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.).....	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16700
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.).....	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.....	78	15568
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.....	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.....	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.).....	69	51732
ΘΑΞΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ.....	72	9986
ΘΕΚΟΣ.....	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ.....	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.....	65	41872
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.).....	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ.....	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ.....	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ.....	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.).....	55	8992
ΘΕΤΙΣ.....	74	35540
ΘΗΣΑΣΙΑ.....	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.).....	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.).....	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.).....	75	64739
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ.....	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	15498
ΙΟΣ.....	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ.....	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.).....	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.).....	82	3004

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΣ	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΑΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΥΨΟ (δ.)	68	35450
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
ΚΑΠΙΤΑΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858
ΚΑΠΙΤΑΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΙΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΙΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΙΤΑΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648

α. Λός Πόλαμας 20/3
ε. Μπρέκι 2/4
α. Σατίνα 26/3
δ. Νιόβρη 19/3
α. Μπαχραίν 2/4
ε. Λός 'Αντίελες 30/3
σημεία Μπαχράι
α. Γενοβία 14/3
α. Πόρτ 'Αρβουρ 19/3
α. Βόλο 17/2
ε. Φρημάντλ 30/3
α. Λανος εις
ύψους λιβερανή
α. Σγκαπούρη 16/3
ε. Πειραιά 26/3
ε. Γουλιμκτον 1/4
α. 'Αμοστερν 29/3
ε. Χέυ Πόιντ 30/3
α. Γιοχάμα 26/34
δ. Γιβραλτάρ 3/3
ε. Μπυλμπάδ 21/3
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
στη Πάχη (ἀποθήκη)
α. Κεμπτόουν 12/3
α. 'Αμπούργου 23/3
ε. Λός 'Αντίελες 26
α. Νιτράμπαν 23/3
α. Κόρποου Κρίστι 22/3
μετ. 'Ιόνιαν 'Εμπρες'
δ. Κουπόλη 11/3
δ. Σουζέ 15/3
μεσογειακές μεταφορές
α. Χιούστον 7/3
άρχει Στυλida
διδασχία Τουρκία
α. Λός 'Αντίελες 14/3
α. Βαλιμπόρη 9/3
ε. Φαλιδεφέλια 30/3

α. Πειραιά 22/3
ε. Γοκιοχώμια 1/4
ε. Ροζάριο 24/3
όργει Πειραιά
στών Πειραιά 1/4
δ. Γιβραλτάρ 25/3
πρ. «Κόρμην Σερένα»
α. Μελβούρνη 1/4
κ. Κονέ 31/3
δ. Π. Σαΐδ 29/3
α. Σέτε 28/3
α. Σαγκάη 20/3
α. Ρός Σουκχέη 9/3
ε. Σάν Φρανσέζο 30/3
α. Ν. Όρλεάνς 31/3
α. Άμβούργο 20/3
ε. Σ. Άννα Ματθαί 20/1
α. Άλεούς 28/3
ε. Άλεξάνδρεια 28/2
α. Άμβέρσα 3/4
στό Πιο Άντεριο 25/3
α. Πειραιά 13/3
α. Κόρπους Κρίστι 20/3
α. Χάντεροστον 24/3
όργει Πειραιά
στών Πειραιά 12/3
δ. Έλσινόρκ 27/3
α. Κολομπίνα 25/3
δ. Παναμά 31/3
όργει Πειραιά
ε. Μοριουγκκό 30/3
α. Ντρώμπαν 27/3
α. Τενερίφ 10/3
στό Μπιλμπάο 5/3
α. Τενερίφ 18/3
μεσογειακές μεταφορές
δ. Θερώνη Άϊλαντ 21/3
α. Πειραιά 19/3
α. Ρόττερταμ 31/3
α. Λός Άντζελες 29/3
ε. Άλεξάνδρεια 3/3
α. Τάμπα 21/3
α. Ν. Υόρκη 30/3.

α. Ντώραμαν 1/4
δ. Π. Σαΐδ 10/3
ε. Άμβερσα 2/4
α. Ντελάφυλ 25/2
άρχει Πειραιά
δ. Σουέζ 24/3
α. Κολούμπα 27/3
στή Λουάντα
α. Καράτσι 18/3
δ. Γιβραλτάρ 27/3
ε. Σάν Αρσέντιο 24/3
α. Πόρτ Άντζελες 18/3
στό Όμυ Κουσάρ
πρ. «Μάνι ΙΙ»
α. Λός Άντζελες 13/3
α. Ίμμηγκιμ 26/2
τημαία Μπαχάμας
διήλυση Κίνα
α. Άλχεκίρας 6/3
στό Γιοκοχάμα 27/3
α. Γκίλογκ 23/2
στό Χω Φακάν 23/3

ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ		
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ	71	13017
ΚΑΡΜΕΝΖΙΤΑ	73	6900
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (Δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΕ	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (Δ.)	66	38878

ΚΕΪ'Π ΑΚΤΑΣ.	73	9219
ΚΕΪ'Π ΕΒΡΟΣ.	72	3166
ΚΕΪ'Π ΜΑΛΕΑΣ.	77	9736
ΚΕΪ'Π ΜΑΤΑΠΑΣ.	77	10460
ΚΕΪ'Π ΘΟΥΝΙΟΝ.	72	10013
ΚΙΚ' ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ).	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ.	71	2963
ΚΙΝΑΡΟΣ.	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ).	70	44954
ΚΙΣΣΑΝΟΣ (δ).	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ.	77	17300
ΚΟΜΕΤ.	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΥΡΥ.	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ.	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ.	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.).	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ.	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ.	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΕΡΠΙΝΤ.	73	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ.	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.).	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΟΝΗΡ.	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΙΔΩΝ.	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.	70	24693
KONTINENTAL KARRIER.	71	14764
KORIANA (δ).	84	38000
KORONET.	78	9862
KORYTON.	75	19134
KORONIA.	70	11826
KRANTOP.	71	8630
KPATIAΔOS.	76	6598
KPATINOS II.	75	6084
KPATON.	76	7427
KPHTH (δ).	69	34169
KPHTH AKTH (δ).	86	24900
KPHTH AMΘEYCT.	82	11500
KPHTH APY (δ).	86	24900
KPHTH ΓEPANI (δ).	68	14923
KPHTH ΓKAPNET.	82	11500
KPHTH ΓKOΛANT.	86	13100
KPHTH ΓOYAINB (δ).	74	42470
KPHTH EMEPAAHT.	78	10832
KPHTH EΠIKEKH (δ).	67	14926
KPHTH KOΛOP (δ).	86	24000
KPHTH KOPAΛ.	82	11500
KPHTH ΛANT (δ).	73	42470
KPHTH MAOYHTHCT (δ).	82	18250
KPHTH NTA'I'AMONT.	77	10832
KPHTH ΠAAM (δ).	86	24000
KPHTH ΠEPINTOT.	82	11500
KPHTH ΠEPΛ.	80	10832
KPHTH ΠΛATINOUYM.	86	13100
KPHTH PIBEP (δ).	86	24900
KPHTH POK (δ).	82	18250
KPHTH POUMPY.	79	10832
KPHTH CH (δ).	74	61054
KPHTH CIBEB.	86	13100
KPHTH SKA-Y' (δ).	73	61054
KPHTH CTAP (δ).	73	42470
KPHTH TZE'I'NT.	82	11500
KPHTH TZAMPION (δ).	86	24000
KPHTH ΦIΛOEEHIA (δ).	86	24000
KPHTH ΦΛE'I'M (δ).	86	24900
KPIOS.	59	16875
KPIATIZ.	67	9549
KPIOTHAZ.	76	6598
KPONOZ.	73	11170
KYBEPNHHTHCT.	78	21194
KYΘHPA.	66	13870
KYΘHOC.	62	4784
KYΘHOC (δ).	71	17355
KYΠANΔPOZ A.Σ.	77	23596
KΩCTAZ KOHIAΛIΔHCT.	81	29710
KΩCTAZ N. ΠATEPAZ.	86	24253
KΩCTHCT.	77	20823

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΥΓ'	68	4350
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ).....	77	18658
ΛΑΚ Π.....	68	9118
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485
ΛΑΚΟΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.....	71	9206
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618

α. Σιγκαπούρη 21/2
 ὄργει Πειραιά

α. Κολοκύμια Ρίβερ 2/3
 α. Γένοβα 2/4
 πρ. «Βίλλ ντε Ζενίφ»
 ε. Σουρθάμπτον 5/4
 α. Σουραμπάγια 17/3
 α. Λάνακα 13/3
 α. Σάντος 28/3
 ε. Κολοκύμια Ρίβερ 1/4
 δ. Π. Σάϊδ 24/3
 διάλυση Κίνα
 ὄργει Χαλκίδα

α. Σάν «Αντόνιο Έστε 18/3
 ὄργει Έλευσίνα
 α. Πειραιά 29/3
 α. Μονόπολη 26/3
 ἐπιβλήθι ἀλλοδαπούς
 α. Κόρπους Κρίστι 6/3

μετ. «River Wear» (κ.)
μετ. «Πρωτοπόρος» (ε.)
α. Σιγκαπούρη 19/3
ε. Βιτόρια 20/3
μετ. «Faith Star» (κ.)
άρχει Πειραιά
πρ. «Baronga»
α. Λεμεσό 28/3
δ. Π. Σάϊδ 3/4
α. Καλαμάτα 4/1

ε. Ντόρμαν 26/2
 α. Λεμεσού 27/2
 ε. Χάλιφοξ 28/3
 α. Σπεσιτίμπα 30/3
 έπωληθήσθ' άλλοδαπούς
 α. Ραβέννα 26/3
 ε. Φουτζέιρα 24/1
 δ. Παναμά 20/2
 ε. Στίγκ/ετς Χάβν 29/3
 ε. Μουπίλι 1/4
 έπωληθήσθ' άλλοδαπούς
 ε. Πειραιά 25/3
 άργει Πειραιά
 ε. Πειραιά 23/3
 άργει Πειραιά
 ε. Λονδίνο 30/3
 ε. Σμιζού 31/3
 ε. Άμβέρσα 2/4
 ύψωσε κυπριακή
 άργει Πειραιά
 δ. Παναμά 28/3
 ε. Χάϊφα 2/4
 ε. Χάλα 31/3
 α. Λάγος 22/3
 δ. Σουζέ 29/3
 α. Παλάου Μπακόμ 2/3
 α. Σαβάννα 1/4
 δ. Π. Σαϊδ 28/3
 α. Κάνβευ Άϊλαντ 17/3
 α. Δουβλίνο 24/3
 α. Λονδίνο 27/3
 α. Κορούνα 1/4
 α. Όζκα 1/4
 α. Μίλφορντ Χάβν 1/4
 ναυπηγ. Σπλίτ
 ε. Φιλανδέλφεια 26/3
 α. Κεϋχάν 26/3
 α. Μόντεν ντέ Ντέους 16/3
 ε. Τζέντα 22/3
 α. Ν. Υόρκη 17/3
 α. Γουίλμινγκτον 1/4
 α. Σγκαπούρη 23/3
 α. Ρεγιούνιόν 21/3
 α. Πειραιά 8/3
 ε. Ν. Υόρκη 28/3
 ε. Άμβούργο 23/3
 α. Πειραιά 17/3
 α. Κερπτάουν 31/3
 α. Τεργεότι 20/3
 α. Φός 21/3
 α. Μπιλμπό 31/3
 δ. Σουζέ 22/3
 α. Σγκαπούρη 25/3
 ναυπηγ. Ναγκασάκι
 διάλυση Κίνα
 α. Άσταντ 29/3
 α. Άμβέρσα 24/3
 α. Άσταντ 1/4
 ε. Πάλεμπαγκ 12/3
 άργει Πειραιά
 α. Πειραιά 6/11
 ε. Άμβέρσα 4/4
 δ. Κωνσπολή 953
 α. Λός Άντζελες 9/3
 ε. Βανκούβερ 2/4
 ε. Φουτζέιρα 30/3

άργει Πειραιά
 α. Πειραιά 28/3
 ε. Ρουέν 30/3
 α. Πόρτ Χάρκωρτ 15/1
 άργει Πειραιά
 α. Κισσαράζου 25/3
 δ. Πόρτ Σάιθ 23/3
 α. Λός "Αντζελες 30/3
 άργει Έλευσина
 α. Ν. Μαγκαλόρ 19/3
 μετ. «Λεόδα Τ.» (βρ.)
 άργει Πειραιά
 άργει Σετομπάλ

ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	στή Φορταλέζα
ΛΗΓΟΥΡΝΤ	72	14212	α. Τσάρλεστον 25/3
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485	επωλήθη άλλοδαπούς
ΛΗΤΩ	76	18104	α. Κολομπία 29/3
ΛΗΤΩ (δ.)	73	17164	α. Φιλαδέλφεια 18/3
ΛΗΤΩ	77	11264	πρ. «Σάν Νικόλας»
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/3
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'ΙΝΤ	83	20200	δ. Π. Σαϊό 28/3
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	ε. Σαγκάη 17/34
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Καρταγένα 18/3
ΛΙΩ	68	9650	αργεί Πειραιά
ΛΟΓΙΑΛΥ	69	9045	αργεί Βασόρα
ΛΟ'ΙΝΤΑ (δ.)	75	24408	α. Ρουέν 27/3
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. 'Ολυμπανύ 30/3
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287	α. Ν. 'Ορλεάνη 3153
ΛΟΥΣΥ	74	16006	α. Τσίμπα 26/3
ΛΥΔΙ	70	14878	αργεί Χαλκίδα
ΛΥΔΙΑ II.	72	10008	πρ. «Μεσσαρία»
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	α. 'Αμβέρσα 3153
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105	πρ. «Jarama»
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	δ. Κων/πολη 10/3
ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493	ε. Πειραιά 6/2
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	πρὸς Βιανέζιο 28/3
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485	α. Λάς Πάλλιας 29/3
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Ν. 'Υόρκη 27/3
ΜΑΙΡΗ	68	22391	α. Ραβέννα 3/3
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	α. 'Ελντ 22/3
ΜΑ'ΙΣΤΡΟΣ	69	18923	αργεί Πειραιά
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	α. Ν. 'Ορλεάνη 5/3
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504	α. Μοντεβιδέο 16/3
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8065	α. Γένοβα 26/3
ΜΑΚΡΟΦΡΟΣΤ.	69	8064	δ. Γιβραλτάρ 20/3
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	α. Τζέντα 17/3
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Χουέλα 25/3
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	δ. Γιβραλτάρ 28/3
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	ε. Χάιφα 31/3
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Ρίο 'Ιανέιρο 14/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	πρ. «Hajdusoboszo»
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	ε. Γάνδη 26/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147	πρὸς Βιτόρια 7/2
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505	ε. Φιλαδέλφεια 1/4
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	α. Σιγκαπούρη 30/3
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	δ. Παναμά 2/4
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800	α. Κόμπε 2153
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	α. Νιούπορτ 17/3
ΜΑΡΙΑ	81	29761	α. Τακόμα 18/3
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/3
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	ε. Ρίο 'Ιανέιρο 18/3
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	δ. Δαρδανέλλια 11/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	α. Λόνον 9/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	α. Ν. Χάβεν 2/4
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	ε. Πειραιά 27/3
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Ρουέν 2/4
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	α. Μοντεβιδέο 31/3
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075	α. Θεσσαλονίκη 7/3
ΜΑΡΙΛΥ	71	16269	ε. Μπορντώ 19/3
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	α. Ρίο 'Ιανέιρο 26/3
ΜΑΡΙΝΑ	70	19024	υπέστειλε κυπριακή
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367	στον Πειραιά 26/3
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	α. Μπουένος 'Αϊρες 2/4
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	δ. Γιβραλτάρ 29/3
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510	α. Ρόκυ Πόιντ 30/3
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Ν. 'Ορλεάνη 31/3
ΜΑΡΚΙΣ	75	28082	στη Κωνσταντία 28/3
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Σαγκάη 28/3
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	α. Μπάγια Μπλάνκα 4/3
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300	επωλήθη
ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	ε. Σιγκαπούρη 1/4
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Καζαμπλάνκα 13/3
ΜΕ'ΙΤΣΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Φρέντικσταν 20/3
ΜΕΛΕΥΗ	75	35516	ε. Χόγκ Κόγκ 30/3
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	αργεί Πειραιά
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	δ. Γιβραλτάρ 10/3
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΙΕΡ	62	14483	α. Βαρκελώνη 3/3
ΜΕΝΤΣΜΕΝΤ ΚΑΡΙΕΡ	62	11940	ε. Πειραιά 1/1
ΜΕΡΑΚΑΝΣ	75	28082	δ. Π. Σαϊό 27/2
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Φιλαδέλφεια 16/3
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	α. Νταλν 14/3
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Σιγκαπούρη 21/3
ΜΗΛΟΣ Α' ΓΑΝΤ	79	10991	αργεί Πειραιά
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	πρὸς Βενεζουέλα 28/2
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	ε. Καλντέρα 16/2
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΝΕΡ	71	15998	α. Πόρτ φ Σπαίν 3153
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝ	70	1585	δ. Παναμά 1/2
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΟΝΕΣ	72	1563	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑ'ΙΤ	70	1585	ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/4
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ταμπό 25/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1589	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Δεμεράρα 21/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/3
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/2
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557	α. Βαλτιμόρη 27/3
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	δ. Παναμά 29/3
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	ε. Δεμεράρα 21/3

ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/3
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	ε. Πειραιά 19/3
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 10/2
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Μασσαλία 1853
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/3
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ε. Ταμπό 25/3
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζάν 22/3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Τσαγκουράμας 1/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Ριγέκα 13/3
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	δ. Παναμά 30/3
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. 'Ορλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Μπουεναβεντούρα 18/3
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. 'Ορλεάνη 17/3
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/4
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Ροζάριο 28/2
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	δ. Γιβραλτάρ 21/3
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρ. «Ντόρις»
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	δ. Γιβραλτάρ 15/2
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	δ. Κων/πολη 1/3
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Γένοβα 1/4
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	αργεί Πειραιά
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	74	8825	α. Πόρτ Σαϊό 28/3
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	72	20715	α. Σιγκαπούρη 31/3
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Πόρτ Τάουνσεντ 3153
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	α. Πόρτ Στανβάκ 15/3
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	82	18011	α. Ταγκουάρα 24/3
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 13/12
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	υψώσε Κυπριακή
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	83	32129	ε. Δρέπανον 18/2
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	δ. Ντόβερ 30/3
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	α. Σάν 'Αντόνιο 'Εστε 29/3
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	α. 'Εσπερογκ 31/3
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Κεμπέκ 23/3
ΜΠΙΑ	75	7246	ε. Βενετία 30/3
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΛΟΥ Α'ΙΣ (δ.)	61	1389	ε. Σετσουμπά 23/3
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	μετ. «Τζέτ VI» (ε.)
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Λέ Χάβερ 29/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	ε. Σάν Χουάν 20/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Τσίμπα 31/3
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Ραβέννα 5/3
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132	α. Πειραιά 29/1
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	μετ. «Lagos» (μ.)
ΜΠΡΑ'ΙΤ ΣΚΑ'Υ	69	2979	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΗΖ	64	35082	επωλήθη
ΜΠΡΗΝ	85	25227	δ. Γιβραλτάρ 18/2
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68637	επωλήθη
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΛΙΒ	77	13382	ε. Λονδίνο 5/4
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. 'Ιταζάι 27/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	πρὸς Χόβι 22/3
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Βενετία 28/3
ΝΑΟΣ Α'Ι'ΑΝΤ	80	10982	α. Λέικ Τσάρλς 13/3
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Γιοκοχάμα 27/3
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577	αργεί Κεντρά
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.	78	9773	ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 16/3
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Γιοκοχάμα 1/4
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	ε. Σφάξ 1152
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Τζουμπάι 31/3
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Ρότερνταμ 4/4
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Κίγκστον 23/3
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	αργεί 'Ελευσίνα
ΝΕΛΑ	66	12259	αργεί 'Ελευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	ε. Καζαμπλάνκα 21/3
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Ν. 'Ορλεάνη 3/4
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	αργεί Πειραιά
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Σιγκαπούρη 1/4
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ'Υ	72	9606	α. Πόρτ Σαϊό 20/3
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	ε. Σάντος 1/4
ΝΕΦΕΛΗ	70	39773	πρ. «Eagle»
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο 'Ελ Χόλκ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΟΣ (δ.)	75	44605	α. Γιούρπουρι 5/4
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631	α. 'Αλγκέρας 8/3
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Κόρπους Κρίστι 15/3
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Πειραιά 31/3
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Γιούρπουρι 26/3
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	ε. Πειραιά 31/3
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	α. Τζέντα 17/3
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	α. Χάουντ Πόιντ 22/3
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	α. Τεργέστη 3153
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	ε. Τενερίφη 31/3
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	δ. Γιβραλτάρ 29/3
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Πειραιά 31/3
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	δ. Γιβραλτάρ 8/3
ΝΙΚΥ	73	14667	ε. Πειραιά 23/3
ΝΙΜΠΟΝΤ	76	39004	α. Ουμπέ 23/3
ΝΟΡΕΖΙΑ ΚΑΡΣΤΕΝ	73	14212	μετ. «Κάρμεν 'Αλβα» (ε.)
ΝΟΡΦ ΒΑ'Ι'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Σάντος 26/3
ΝΟΡΦ ΓΟΥΛΙΒ	54	7701	αργεί 'Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Τουμπάρσ 25/3
ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	ε. Φουκουγιόμα 26/3
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	α. 'Αμβέρσα 1/4
ΝΤΑ'Υ'ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	δ. Ντόβερ 2/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	74	14523	ε. Χάμπτον 3/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	ε. Βοστώνη 2/4
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. Χιούστον 27/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/3
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	δ. Παναμά 26/3
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	ε. Λομέ 28/3
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	ε. Σάροχ 28/3
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Λέγκχορν 29/3
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382	α. Γουαγκαρέι 30/3

ΟΘΟΝΗ (δ.) 71 17355
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ 86 24253

δ. Γιβραλτάρ 30/3
α. Σαβάννα 14/3

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ	86	35600
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑΪΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑΪ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
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 ΧΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20669
ΟΞΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
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
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
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	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
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
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
ΠΟΥΝΕΝΤΣ	68	9650
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300
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

ναυπηγ. Ούλσάν
α. Στιούαρτ 28/3
α. Νιούκαστλ 18/2
ναυπηγ. Ούλσάν
ναυπηγ. Ούλσάν
ναυπηγ. Ούλσάν
ναυπηγ. Ούλσάν
ναυπηγ. Ούλσάν
ε. Πειραιά 1/3
ε. Βαλπαράϊζο 26/3
ε. Πειραιά 23/3
ε. Ν. Όρλεάνς 31/3
α. Άμβέρσα 25/3
επισκευές Μπρέμερχάβεν 95/3
δ. Σουέζ 3/4
πρός Κασσιούγκ 30/3
επωλήθη Έλληνες
επωλήθη Έλληνες
δ. Ντόβερ 29/3
μεσογειακές μεταφορές
διάλυση Τουρκία
α. Μάντρε ντε Ντέους 1/4
ε. Μονρόβια 23/3
α. Ν. Όγκρι 5/3
δ. Παναμά 23/3
α. Φουτζέιρα 9/3
στο Νατάλ (άποθήκη)
στο Λάγος

ε. Λέ Χάβρη 1/4
πρ. «Σίλβερ Μπαϊ»
ε. Ροζάριο 2/4
α. Χάλα 21/3
επωλήθη
α. Γαλαξείδι 10/2
δ. Σκώ 29/3
α. Σαντάνα 29/3
αργεί Πειραιά
ε. Άλεξάνδρεια 11/3
α. Χέυ Πόντ 6/3
α. Φιλανδελφία 20/3
α. Πειραιά 12/3
α. Κολόμπο 12/3
ε. Κεύαν 22/3
α. Σουέζ 16/2
ΕΤΑ Πειραιά 10/4
α. Λός Πάλας 20/3
ε. Μπιλμάρκ 30/3
α. Μπρίχαμ 24/3
θέση 04.13 Β, 07.01 Α 16/3
α. Λάγος 16/3
πρ. «Βυμ Μι»
α. Τζιμπουτί 12/12
ε. Φουτζέιρα 18/2
αργεί Πειραιά
α. Πειραιά 10/3
α. Ικόνιο 19/3

ε. Τερνέστη 31/3
α. Ραβένα 31/3
επισκευές Λισαβόνα 25/3
επωλήθη
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ίντσον 16/3
α. Χόμπτον 25/3
αργεί Έλκεσίνια
αργεί Ταϊτσούγκ
α. Φουτζέιρα 27/1
ε. Ροζάριο 28/3
ε. Πειραιά 23/3
α. Πειραιά 31/3
ε. Βρέμη 1/4
δ. Π. Σαϊδ 30/3
μεταφορές Τζέντας
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
μεταφορές Τζέντας
μεταφορές Τζέντας
α. Σιγκαπούρη 19/3
ε. Π. Λιμόν 25/3
ε. Ρίο Άντρεϊο 2/4
α. Καλλάο 29/3
αργεί Γαλαξείδι
δ. Σουέζ 10/3
στη Τσίμα 9/3

αργεί Λομπίτο
ε. Μανδράς 6/3
επωλήθη
α. Τέμα 20/3
ε. Κήλαγκ 20/3
ε. Μόντρεαλ 25/3
αργεί Γαλαξείδι
α. Γιβραλτάρ 18/3
ε. Ρίο Άντρεϊο 2/4
ε. Σάν Ντιέγκο 18/3
ε. Δαμιέττα 8/3
στο Σάντος 3/4
α. Άσσόμπ 26/3
ε. Φλάσσινγκ 25/3
δ. Παναμά 24/3
αργεί Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 24/3
δ. Γιβραλτάρ 30/3
στο Σουέζ (άποθήκη)
αργεί Πειραιά
πρ. «Γιούνιον Ντουνεντιν»
α. Γκόττεμπουργκ 24/3
μετ. «Ιλιον» (κ.)
α. Ρουέν 20/2
ε. Φουτζέιρα 12/3
δ. Σουέζ 19/3
δ. Σουέζ 2/4
ε. Πειραιά 24/3

ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΪΥ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΪΥ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪΪΥ 3 (δ.)	78	69016
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
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	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
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	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
ΣΟΦΥΛΑ	76	3814
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ	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 ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892

ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (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
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15369

α. Μίλφορντ Χάβεν 1/4
α. Πειραιά 27/3
ε. Πειραιά 6/3
α. Ρότερνχάμ 13/3
δ. Γιβραλτάρ 17/3
ε. Μπέλφαστ 26/3
ε. Λεμεσό 31/3
μετασκευάζεται σε έπιβατηγό
α. Σιγκαπούρη 20/3
α. Ντόρμπαν 1/4
α. Σάν Λορέντζο 3/4
α. Κοτονού 15/3
ε. Πειραιά 31/3
α. Βομβάη 28/3

πρός Άμβέρσα 6/4
αργεί Πειραιά
ύψωσε παναμαϊκή
α. Πόρτ Λίνκολν 27/3
ύψωσε παναμαϊκή
α. Παρανάγουα 26/3
α. Τζέντα 29/3
στο Μπαντρά Άμπας 30/1
α. Χιούστον 15/1
α. Γιβραλτάρ 14/3
πρός Σουέζ 14/3
α. Πάλεμπαγκ 4/3
δ. Γιβραλτάρ 30/3
ε. Ίμμιγκχαμ 20/3
αργεί Λομπίτο
α. Γλασκώβη 3/4
πρός Κωνσταντέα 14/2
α. Πειραιά 27/3
πρός Πειραιά 1/2
δ. Γιβραλτάρ 18/3
αργεί Πειραιά
α. Γιβραλτάρ 2/4
δ. Μπρανσμπουέτα 20/3
επωλήθη Έλληνες
α. Τακόμα 11/3
α. Πειραιά 19/3
αργεί Χαλκίδα

α. Λός Πάλας 30/3
ε. Σετσουμπάλ 22/3
α. Άμβούργο 4/4
α. Τζώρτζταουν 30/3
α. Βομβάη 29/3
α. Γιοκοχάμα 31/3
ε. Κάλουτμπούρη 11/3
στο Ζανζιβάνη 2153
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Χουέλα 27/3
δ. Παναμά 26/3
αργεί Χαλκίδα
α. Κήλαγκ 20/3
ε. Βουλώνη 26/3
πρός Όρν 9/1
ε. Σουέζ 3/4
α. Άμβέρσα 17/3
ε. Λά Σπέζια 23/3
α. Φρημάντλ 20/3
ε. Πειραιά 29/3
πρ. «Γλυφάδα»
α. Σάντος 2/4
μετ. «Sea Commander» (κ.)
α. Βίλα Κονσταντίσιον 25/3
δ. Παναμά 2/4

α. Τζέντα 17/3
ε. Άναμαόρε 1/4
α. Σιγκαπούρη 25/3
μετ. «Ευαγγελία Πετράκη» (ε.)

α. Λός Πάλας 14/3
α. Φουτζέιρα 15/12
α. Λός Άντζελες 16/3

διάλυση Τουρκία
μετ. «Dignity» (κ.)
στο Σουέζ
επωλήθη
μεσογειακές μεταφορές
α. Γιούρπουρη 31/3
δ. Σουέζ 24/3

στο Γκουαγιακούιλ
α. Ρουέν 30/3
α. Ρουέν 30/3
μεσογειακές μεταφορές
μεσογειακές μεταφορές
ύψωσε κυπριακή

ΤΑΤΙΑΝΑ Α	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α	68	14569
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΪΥ	72	9081
ΤΖΕ'ΙΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'ΙΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'ΙΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΜΙΛΙΑ	71	18275
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ)	63	9143

ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ	78	15364
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α	75	14786
ΤΖΩΡΙΝΑ	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
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'ΙΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'ΙΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13683
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13683
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
ΦΑΝΗ ΑΝΝΑ	76	11049
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ)	84	31411
ΦΕΛΟΣΙΠ Α. (δ)	74	118215

δ. Γιβραλτάρ 2753*	
δ. Π. Σαΐδ 1/4	
α. Σιγκαπούρη 21/3	
α. Κολομπίνα Ρίβερ 21/3	
έπωληθη άλλοδαπούς	
στον Πειραιά 10/1	
ε. Ίταζάι 23/3	
δ. Γιβραλτάρ 2/3	
α. Λας Πάλμας 24/3	
α. Αύγουστα 9/3	
α. Γιβραλτάρ 13/3	
α. Φός 1/4	

ε. Ίκονιο 12/3	
α. Βοστώνη 2/4	
έπωληθη άλλοδαπούς	
άρχει Έλεστίνα	
άρχει Α. Τσάρκς	
δ. Γιβραλτάρ 18/3	

άρχει Πειραιά	
ε. Φός 1/4	
ε. Πειραιά 22/2	
στο Γκιζάν (άποθήκη)	
ε. Άλγιέρι 13/5	
α. Φιλαδέλφεια 30/3	
α. Τάραντα 31/3	
α. Άμβέρσα 3/4	
α. Γιοκοχάμα 15/3	
άρχει Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 28/3	
ε. Χόγκ Κόνγκ 25/3	
α. Χάμπτον 29/3	
ε. Λάγος 11/3	
α. Χάμπτον 17/3	
ε. Νταβό 21/3	
α. Φλάσινγκ 4/3	
ε. Γένοβα 31/3	
α. Ντάρμπαν 16/3	
ε. Σάν Άντόνιο Έστε 30/3 *	

α. Κολόμπο 5/3 *	
ε. Πόρτο Καμπέλλο 10/3	
α. Κασσιούγκ 3/3	
α. Πειραιά 25/3	
ε. Κουϊγκντίο 1/3	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Τσανγκλίν 13/12	
α. Χιούστον 5/3	
α. Μομπάι 25/3	
ε. Πειραιά 20/2	
ε. Ντάρμπαν 1/4	
α. Τζουμπάδελ 9/3	
προς Κορέα	

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'ΙΛΙΑΜΣ.	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ)	77	159633
ΦΛΟΙΣΘΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΙΣ (δ)	75	76142
ΦΩΡ ΦΛΑΓΚΣ II.	58	10340
ΦΩΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ 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
ΦΡΗΜΑΡ	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 ΚΛΙΠΠΕΡ.	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	79	1594
ΧΙΩΝ	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

υπέστειλε παναμαϊκή
α. Τσιταγκόγκ 1/4
α. Σιγκαπούρη 30/3
α. Σιγκαπούρη 18/3
α. Κούρε 25/3
α. Ν. Όρλεάνη 1/4
α. Τόκυο 23/3
α. Μελβούρνη 12/3
α. Ρός Τανούρα 26/3
μετ. «Μιμή Μ.» (κ.)
α. Ρίο Χάιντα 14/3
α. Ν. Όρκη 29/3
ε. Πάτρα 18/2
στη Ν. Όρκη (άποθήκη)
δ. Γιβραλτάρ 29/3
α. Κεηπτάουν 24/3
α. Μπαρ 25/3
άρχει Πειραιά
ε. Πειραιά 16/3
α. Καράτσι 23/3
α. Ν. Νουάρ 24/3
έπωληθη
ε. Πειραιά 13/2
προς Όμάν 3/2
α. Μπαχία Μπλάνκα 24/3
στο Χώρ άλ Ζουμπάρ
α. Χάμπτον 3/4
προς Σιγκαπούρη 13/1
ε. Ρεσίφ 12/3
ε. Πόρτλαντ 4/3
α. Ντάρμπαν 3/2
προς Περσικό 7/2
α. Πενσάκολα 12/3
α. Χιούστον 28/3
έπωληθη άλλοδαπούς
α. Κεηπτάουν 2/3
α. Ρόττερταμ 20/3
α. Ντάρμπαν 29/3
α. Πειραιά 18/3
α. Λός Άντζελες 9/3
α. Χόγκ Κόνγκ 16/3
δ. Παναμά 13/3
ε. Τζέντα 23/3
α. Βαλπαράϊζο 21/3
α. Όζάκα 29/3
α. Γκρήνορ 28/3
ε. Παράνγους 28/3
α. Πόρτ Κέλαγκ 1/4
α. Χάμπτον 1/4
α. Χιούστον 2/4
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Σαβόνα 20/3
μεσογειακές μεταφορές
ε. Φουτζέιρα 15/5
μεσογειακές μεταφορές
α. Τάμπα 20/3
ναυπηγ. Ταμάνο
έπωληθη άλλοδαπούς



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



δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάσθηκε σέ ...
* = άνασφάλιστο στό NAT

πρ. = Ἀρκανδρος·
 α. Μαυρίκιο 9/3
 α. Μαυροφρεντία 4/3
 δ. Γιβραλτάρ 16/3

 α. Σιγκαπούρη 17/3
 ε. Ἰκόνιο 2/3
 α. Καραθηνία 7/3
 ε. Ρίο Ἰανέριο 12/3
 α. Ἀνγκρά ντὸς Ρέις 13/1
 ὄργει Πειραιά
 α. Ντούδα 7/2
 δ. Μπρασιμπελ 12/3
 α. Μίνα Σάρ 14/3
 α. Κόπερ 14/3
 πρὸς Μπαντὸν Ἀμπέρ 14/2
 α. Σιγκαπούρη 18/3
 α. Κασσιούκ 25/2
 α. Ρεσίφ 5/3
 α. Ματάντι 21511
 α. Σιγκαπούρη 15/3
 πρ. = Ἐλευθερία Καρνέση·
 ε. Κουνσάν 3/3
 α. Λός Ἀντζέλες 12/3
 μετ. = Irene C.· (Κ.)
 α. Χιουσόν 12/3
 α. Σιγκαπούρη 6/3
 ε. Μπάνμπουρι 5/3
 ε. Πειραιά 25/286
 α. Ν. Ὑόρκη 13/3
 ε. Πειραιά 12/12
 ὄργει Πειραιά
 α. Ντουινά 953·

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (π.).	85	16623
ΒΑΝΝΑ (κ.).	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.).	76	65917
ΒΕΛΟΣ Ι. (π.).	75	42048
ΒΕΝΟΥΣ Υ (π.δ.).	81	15851
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.).	72	17890
ΒΙΚΦΟΡ (κ.).	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.).	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*.	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.).	74	15941
ΒΙΤΑΛΙ (κ.).	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.).	69	12360
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.).	71	15759
ΒΟΜΑΡ.	74	8915
ΒΡΕΝΕ (κ.).	68	10239
ΓΑΛΗΝΗ	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ (δ.π.).	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.).	77	14781
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπλ.).	77	14781

πρός Σμύρνη 28/1*
α. Κύπρη 14/3
πρὸς Πάλαρστον 1/2
δ. Σαγγά 3/2
ε. Ν. Ὀρλεάνη 1/3
στό Κόρκη
α. Σιγκαπούρη 1153
πρ. -Ευβοία Λάκ-
δο. Πόρτι Σαΐδ 14/3
δ. Γιβραλτάρ 28/2
α. Ἦος Λόντον 24/2
πρὸς Πόρτο Καμπέλι 30/1
ε. Λειζόες 10/3
δ. Κων/πολι 25/2
δ. Σουέζ 17/3
α. Μπουενουέντορα 16/2
στόν Πειραιά
στό Μομπάσα (ἀποθήκη)
πρὸς Πόρτι Σαΐδ 9/2
ε. Βουβαΐν 27/1

ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.)	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	4764
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.Μπχ.)	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΙΝΤ	65	1222
ΓΚΑΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΑΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	70	11329
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	74	22997
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	83	24500
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	83	28268
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	80	40551
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	81	40357
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	2219
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	68	22782
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	67	23347
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	68	22798
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	70	56799
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	56800
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	114933
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	78	126261
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	79	126260
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	66	39042
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	77	16278
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	77	30326
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	69	9481
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	45	2740
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	76	23938
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	37115
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	84	10562
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	69	16229
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	74	20712
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	59	1226
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	66	19419
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	72	17355
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	67	6842
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (κ.)	70	23597
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΙΣ ΣΟΛ (Ο'νδ.)	66	14852
ΕΙΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069
ΕΙΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΙΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΙΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΙΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΙΛΙΣΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΙΛΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	79	19634
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΙΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΙΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965
ΕΙΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΙΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΙΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'ΙΤ (κ.)	72	16207
ΕΙΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΙΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΙΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΙΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΙΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΙΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	77	11083
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	71	17355
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	74	13687
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	77	19253
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	75	16247
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	78	39814
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	76	20412
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	74	44608
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	86	15952
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	81	15178
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	68	19044
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	74	6042
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	68	11434
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	84	22629
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	71	4995
ΕΙΜΠΡΕΣ (κ.)	85	22980

δ. Γιβραλτάρ 9/3	
ε. Σουέζ 16/3	
δ. Σουέζ 11/3	
πρός Σμύρνη 31512	
α. Αμστερνταμ 6/3	
ε. Κωνσταντινούπολη 5/3	
α. Κολόμπο 8/3	
δ. Τ. Σαϊδ 18/3	
πρ. «Amal One»	
δ. Π. Σαϊδ 16/3	
α. Μπαρμίντ 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. «Πίβοτ» (κ.)	
α. Πλούμπε 18/2	
α. Αύγουστα 6/3	
α. Ρας Τανούρα 25/2	
ε. Χιούστον 12/3	
πρός Λιβύη 29/1	
α. Γκαλβέστον 26/2	
α. Κακογκάβα 13/3	
ε. Πειραιά 14/3	
α. Ν. Όρλεάνη 17/3	
α. Σάφι 23/2	

ε. Ν. Υόρκη 5/3	
ε. Π. Σουδάν 16/12	
ε. Ν. Υόρκη 9/3	
α. Λός Άντζελες 15/3	
στο Ντόρμπατ 12/3	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Άμπου Ντάμι 16/3	
α. Σιγκαπούρη 16/3	
α. Σάντος 7/3	
α. Ούμ Σαϊδ 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. Όρλεάνη 6/3	
α. Χιούστον 13/3	
ε. Νάπολη 15/3	
αργεί Χαλκίδα	
α. Βαλτιμόρη 14/3	
α. Ν. Υόρκη 16/3	
επιβλήθη	
ε. Καργουάρ 29/1	
α. Σιγκαπούρη 4/3	
ε. Κωνσταντινούπολη 28/2	
αργεί Πειραιά	
ε. Ρίο Ταντίνο 13/3	
διάλυση 'Ινδία	
α. Φός 12/3	

στο Ντόρμπατ	
δ. Σουέζ 1/3	
μεσογειοτικές μεταφορές	
α. Ν. Υόρκη 18/3	
αργεί Πειραιά	
α. 'Εϊλάτ 11/3	
ε. Σιγκαπούρη 13/3	
ε. Τομακομάδε 10/3	
α. Τζέντα 8/3	
α. Μίνα αλ Φαχάλ 6/3	
δ. Σουέζ 17/3	
δ. Βομβάη 7/3	
α. Θέουτα 5/3	
ε. Φιλαδέλφεια 12/3	
α. Φιλαδέλφεια 12/3	
α. Μπούλλεν Μπαϊ 30/1	
στο Σαλάμι Βόε 17/3	
α. Μίλφορντ Χάβεν 15/3	
α. Λός Πάμας 7/3	
α. Δακάρ 13/1	
πρός Καλλάς 16/2	
α. Βανκούβερ 25/1	
στο Κολόμπο 18/2	
στο Χουμούς	
α. Κολόμπο 14/3	
επιστάσεις ελληνική	
δ. Παναμά 14/3	
πρ. «Wise»	
δ. Παναμά 27/2	
ε. Χοντίντα 19/2	
πρός Κωνσταντινούπολη 27/1	
πρ. «Ranko Maru»	
α. Μπαχραϊν 18/3	
ε. Γκαλβέστον 25/2	
πρός Άλεξάνδρεια 10/2	
α. Τζέντα 16/3	
ε. Γκουαγιακούιλ 10/3	
πρός Βενγκάζη 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
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΑΣ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (Λ.)	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 ΓΚΛΟΥΡ	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
ΘΕΑΝΩ 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.Ονδ.)	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΛΙΩΝ Σ. (π.)	71	41961
ΙΛΙΑΔΑ (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 (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΙΙ (Λ.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΟΥ (κ.)	72	17399
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΛΥΨΩ (δ.κ.)	68	35450
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	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 ΤΖΟΡΤΣ (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	9862
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΥ	77	33509
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβ.)	68	15809
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599

α. Σαγκανσοέκι 10/3
ύψωση σημ. Μάλτας
πρ. «Μαρία Ι»
δ. Παναμά 13/3
α. Γιοκοχάμα 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 (αποθήκη)
α. Γιούροπουρ 2/1
ε. Ρουέν 17/3
ε. Πειραιά 5/3
ε. Σερμπόν 6/3
ε. Μπρέικ 17/3
δ. Π. Σαϊδ 14/3
πρ. «Nadine»
ε. Μαρίαν ντι Καράρα 10/3
α. Σέτε 11/3
επιβλήθη Έλληνες
ε. Λίβερπουλ 17/3
στη Βασώρα
α. Βανκούβερ 16/3
αργεί Άγ. Δομνίκιο
α. Χιούστον 6/3
δ. Ντόβερ 3/3
α. Ν. Όρλεάνη 6/3
α. Κπέμε 5/3
α. Πειραιά 26/2
α. Ν. Όρλεάνη 13/3
ε. Κόπερ 15/3
α. Πειραιά 27/2
α. Λός Πάμας 65/3
ε. Δουνκέρκη 27/2
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
πρ. «Ροδάνθη»
μετ. «Regulus Star»
αργεί Πειραιά
πρ. «Σωτήρης»
αργεί Πειραιά
α. Λός Αντζέλες 1/3
α. Λός Πάμας 7/3·

ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13443
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.κ.)	63	25272
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V. (κ.)	73	20328
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250
ΛΑΙΔΗΛΑΪΚ (π.)	71	13166
ΛΑΙΔΗ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16650
ΛΑΚΥ ΡΟΥΥΖ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΚΟΥΠ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΦΟΡΣ (κ.)	71	10409
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	13161
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700

ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15884
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.κ.)	74	52830
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΜΠΕΞΕΛ *	69	17872
ΛΙΜΠΕΡΕΪΤΟΡ Α. (π.)	68	9079
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.π.)	61	21894
ΛΙΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	69	93547
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΪΚ	75	34745
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΝΙΕ II (κ.)	68	25120
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.)	64	1096
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΚ Α΄ ΓΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΤΘΙΛΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558
ΜΕΛΤΕΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΟΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	1049C
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΣΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΓΓΛΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΜΗ Κ. (κ.)	70	3201
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.)	74	39050
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑΪ (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480
ΜΠΑΪΡΟΝ (π.)	61	1460

α. Κολόμπα 14/3
μετ. «Κύπρος Στάρ Ι» (κ.)
μετ. «Nico»
στόν Πειραιά 5/2
ε. Κουινχουαγκντό 10/3
πρ. «Σητεία Παϊονήρ»
πρὸς Πειραιά 2152

στό Άμλουτε 18/3
στόν Περσικό 3/2
πρ. «Ελένη II Β.»
πρὸς Κίνα 25/2
πρ. «Rio Neuquen»
πρ. «Rio Calingasta»
πρ. «Rio Marara»
δ. Π. Σαϊδ 17/3
πρ. «Rio Abuscan»
πρ. «Rio Pilcomayo»
πρ. «Rio Los Sauces»
πρ. «Rio Parana»
παρέμεινε στη δύναμη
α. Ντάρμπαν 11/3
πρ. «Βασίλης Δ.»
δ. Σουέζ 6/2
ε. Μπείρα 21/2
ε. Γένοβα 19/3
δ. Σουέζ 4/3
α. Σεπετίμα 19/2
α. Σιγκαπούρη 2/11
ὕψωσε σημαία Μπαχάμας
ε. Άμβέρσα 16/3

πρὸς Κονακρύ 27/2
πρ. «Λέαν»
α. Γένοβα 31/1
ε. Πειραιά 24/8
α. Λομέ 15/3
δ. Σουέζ 5/3
ε. Κουινχουαγκντό 19/2
α. Ασσάμπ 6/3
πρὸς Ἀλεξάνδρεια 7/2
προσάραξε Σουαίνα 13/3
ε. Ειγκάγκ 28/2
πρὸς Λάγος 14/2
α. Φουτζέιρα 23/2
ε. Ίμνιγκραμ 15/3
στό Λοράκ
α. Πόρτ Ἀντζελες 10/2
α. Χιούστον 3/3
πρὸς Λιβύη 14/2
ἀργεὶ Ρίβερ Φώλ
ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
πρ. «Herend»
ε. Ν. Ὁρλεάνη 15/3
δ. Γιβραλτάρ 18/3
ε. Ρίο Ἰανέιρο 8/3
ε. Πειραιά 3/1
α. Ἀμβέρσα 13/2
α. Τζέντα 23/2
α. Βενετία 18/3
α. Σαλβador 12/2
δ. Σουέζ 23/2
α. Ἀβονμαουθ 12/3
α. Λεμεσό 6/3
α. Χιούστον 17/3
α. Σάν Λορέντζο 28/2
α. Μπίζερια 10/3
ε. Σουέζ 8/3
ε. Φουτζέιρα 26/11
α. Ν. Ὀρλεάνη 14/3
α. Λέγκχορν 18/2
πρ. «Iraflous»
α. Παρνάγουα 5/3
α. Πειραιά 13/3
α. Ν. Ὁρλεάνη 3/3
διάλυση Φορμόζα
ε. Πόρτ Κουεττάλ 28/2
πρ. «Rikke Isa»
δ. Παναμά 27/2
α. Φόξ 11/2
ε. Σάντος 10/2
α. Ν. Ὁρλεάνη 3/3

α. Ντάρμπαν 18/3
α. Σιγκαπούρη 13/3
α. Ρεσίφ 28/2
στό Μπόνυ (ἀποθήκη)
ἀργεὶ Πειραιά
ἀργεὶ Πειραιά
ε. Ρουέν 17/3
ἐπωλήθη
ε. Τζέντα 15/3
α. Ν. Ὁρλεάνη 25/10

α. Καράτσι 4/3
ε. Μομπίλ 12/3
πρὸς Μπαγκόγκ 2351
ε. Πειραιά 5/3
πρὸς Σιγκαπούρη 952
α. Χιούστον 17/3
μεταφορὲς Ἰνδονησίας
ε. Γιβραλτάρ 18/3
ε. Ἰνσουίτς 14/3
α. Ν. Ὁρλεάνη 7/3
α. Γάνδη 1253
ἀργεὶ Πειραιά

ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΕΛΣΤΑΡ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΛΟΥΓΟΥΩΤΕΡ (δ.π.)	67	53226
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑΪ (λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΕΪ Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ ΣΚΑΪ (π.)	68	19126
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	78	13889
ΝΑΪΤΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΑΞΟΣ (δ.κ.)	69	1971
ΝΕΔΙ (δ.π.)	74	25324
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	72	39018
ΝΕΡΑΪ ΔΑΙ (δ.κ.)	65	50897
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Α.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μα.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998
ΝΙΚΟΛΟΛΙΔ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΟΜΠΛ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844
ΝΟΡΘΟΥΪΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑΪ ΜΟΝΤ (δ.κ.)	67	40675
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΑΪ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΝΟΣ (κ.)	67	11056
ΝΤΟΛΑΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΟΥΛΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΩ (κ.)	73	17355
ΞΙΦΙΑΣ I. (κ.)	74	5932

ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΛΥΜΠΙΟΣ (κ.)	67	1395
ΟΛΥΜΠΙΟΣ Κ.	78	33508
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815
ΟΡΑΪΟΝ	73	18958
ΟΡΕΓΚΑΝ (λιβ.)	75	6617
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656

ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΪΞ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΕΡ (κ.)	75	59639
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	71	13208
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΥΖ (δ.κ.)	75	176009
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΧΑΪΟ (δ.π.)	72	55878
ΠΑΪΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΜΕ ΕΝΤΡΕΠΡΑΪΖ (βρ.)	67	19541
ΠΑΜ ΠΡΑΪΝΤ (βρ.)	66	22617
ΠΑΜ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (βρ.)	69	9182
ΠΑΝΑΓΙΑ (Ονδ.)	68	8718
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380

ε. Πρίνς Ρούπερτ 15/3
πρὸς Τούρμπο 23/1
ἀργεὶ Ἀστακό
ε. Φουτζέιρα 12/3
διάλυση Ἰνδία
ε. Παρνάγουα 8/3
ε. Νέτλεϋ 26/2
ε. Μπαρλέττα 9/2
ε. Ν. Ὁρλεάνη 16/3
α. Μπαρμπάδος 6/3
α. Σιγκαπούρη 18/1
α. Πειραιά 14/3
πρ. «Brilliant Star»
στό Μπουσίρ
α. Σαβόνα 12/1
ε. Τσιτακόγκ 16/1
δ. Κωνίπολη 28/2
α. Λισαβώνα 11/3
α. Ἀμβούργο 4/3

ε. Κήλαγκ 1253
πρὸς Σιγκαπούρη 20/1
α. Σαίντ Τζών 9/3
α. Ντάρμπαν 3/3
ε. Ουμ. Σαϊδ 14/3
μεσογειακὲς μεταφορὲς
α. Λισαβώνα 18/3
μεταφορὲς Ἐρυθρὰς
πρὸς Ἀλεξάνδρεια 4/2
α. Καράτσι 11/3
πρὸς Τρίπολη 22/2
πρὸς Νταλιάν 21512
α. Ρότερνταμ 6/3
α. Λός Πάλαμας 15/3
α. Τάμπα 11/2
α. Λομέ 10/3
δ. Π. Σαϊδ 17/3
α. Χιούστον 27/2
α. Ἀμβούργο 1153
ε. Λά Σπέζια 17/3
α. Λεμεσό 12/3
ε. Μπάγια Μπλάνκα 16/3
ε. Ὀχός Ρίος Μπαιή 1553
ἀργεὶ Ἀμβούργο
α. Ν. Ὀρλεάνη 4/3
ἀργεὶ Χαλκίδα
α. Φουτζέιρα 6/10
ε. Λονδίνο 17/3
δ. Γιβραλτάρ 11/3
α. Ὀμσλόν 27/2
πρὸς Σιγκαπούρη 20/6
ἀργεὶ Πειραιά
α. Παλάου Μπακόμ 13/3
ε. Κεϋχάν 9/3
ε. Τζέντα 22/2
δ. Γιβραλτάρ 17/3
α. Πειραιά 15/3
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζαΐ 18/2
ε. Καράτσι 18/2
στό Παλάου Σαμπού (ἀποθήκη)
α. Ρίο Ἰανέιρο 9/3
α. Σάντος 16/3
δ. Παναμά 26/2

δ. Σουέζ 10/3
α. Γένοβα 14/3
δ. Σουέζ 16/3
πρὸς Καλαμάτα 6/2
ε. Πειραιά 4/2
ἀργεὶ Πειραιά
ἀργεὶ Πειραιά
α. Κολούμπα Ρίβερ 6/3
α. Ν. Ὁρλεάνη 11/3
ε. Μπόνυ 5/3
ε. Πειραιά 18/2
α. Μίνα ἀλ Φοχάδ 13/3
α. Ν. Ὁρλεάνη 5/3
ἀργεὶ Πειραιά
α. Κόρπους Κρίστι 6/3
α. Σάλλομ Βόε 10/3
ἀργεὶ Πειραιά
ἐπωλήθη Ἑλληνες
μεσογειακὲς μεταφορὲς
ἀργεὶ Πειραιά
α. Μανφρεντόνια 18/2
α. Φόξ 12/3
α. Ρότερνταμ 10/3
ε. Μπαβναγκάρ 18/2
στό Τζουμπούτ 25/2
α. Καράκας 1/3

ε. Ρεσίφ 2/3
πρὸς Τουμπάρδο 16/1
α. Βίγκο 11/3
ἐπωλήθη ἀλλοδαπούς
α. Λ. Τσάρλς 21/2
ε. Ἰτακού 2152
ε. Τσιτακόγκ 18/3
α. Γάνδη 4/3
στό Χορμούζ (ἀποθήκη)
α. Γουακαγιαμά 6/3
ε. Τζέντα 1352
α. Τζουμπάι 3/3
α. Μπαχραϊν 12/3
πρὸς Μπρέμερχαβεν 16/12
πρὸς Νατάνγκ 8/2
α. Σελίτ 28/2
πρὸς Βιετνάμ 8/2
διάλυση Ἰνδία
α. Κόμπε 11/3

ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)...	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)...	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)...	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ (κ.)...	84	21426
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λιβ.)...	70	11489
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΛΗΒ (κ.)...	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ (κ.)...	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΞΕΛΑΝ (κ.)...	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)...	79	16736
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
ΠΕΛΩΨ (κ.)...	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (λιβ.)...	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)...	66	41521

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)...	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)...	77	9783
ΠΕΡΣΕΥΣ (λιβ.)...	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ (κ.)...	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
ΠΗΝΟΡ (κ.)...	69	6162
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)...	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)...	76	44489
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)...	76	12376
ΠΛΑΤΩΝ (κ.)...	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)...	68	10102
ΠΟΪ'ΝΤ ΚΑΝΑΡ (μ.)...	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (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
ΠΟΝΤΙΑΚΗ 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
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'ΙΤ (Μ.β.)...	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)...	83	26996
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)...	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)*	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)...	74	16126
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)...	80	15701
ΠΡΟΦΕΣΥ (δ.κ.)...	59	12222
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)...	84	26959
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)...	80	16074
ΠΥΘΕΥΣ (π.)...	63	22181
ΠΥΛΟΣ (π.)...	68	10244
ΡΕΙ'Τ'ΖΟΜΠΙΑ (κ.)...	67	11407
ΡΕΙ'ΝΦΟΡΣΤ (π.)*	60	4820
ΡΕΣΙΦ (δ.κ.)...	73	30067
ΡΗΝΙΩ (κ.)...	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)...	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)...	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)...	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)...	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)...	69	16229
ΡΟΖΑ (κ.)...	68	24893
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)...	72	16704
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)...	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)*	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)*	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)...	66	39695
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)...	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)...	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)...	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)...	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)...	76	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)...	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΩ (κ.)...	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)...	65	1599
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)...	75	29068
ΣΑΝ II (π.)...	75	14523
ΣΑΝ ΓΟΥΛΗΒ (κ.)...	65	18375
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)...	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)...	61	12001
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ ΑΛΦΑ (π.)...	69	4661
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)...	70	13907
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)...	67	1800
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'ΙΝΤ (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. Μπάγια 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 Αιγυπτου	
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 Καρατάι 12/1	
δ. Μπαναμπουτέλ 95/3	
δ. Σουέζ 12/3	
μετ. «Adele R.» (κ.)	
υπεστείλε ελληνική	
α. Ν. Υόρκη 26/2	
ε. Πρόβιντενς 18/2	
α. Γκντάνσκ 7/3	
προς Κεμπέκ 25/2	
ε. Καλκούτα 13/3	
α. Μομπιλί 12/3	
ξένα συμφέροντα	
α. Ν. Όρλεάνη 17/3	
άρχει Κίμωλ	
στο Μπαχραϊν	
α. Πασιρ Γκουντάγκ 20/2	
α. Φουτζέιρα 14/2	
δ. Π. Σαΐδ 20/2	
α. Σάλλομ Βόε 17/3	
δ. Ντόβερ 10/3	
πρ. «Frotacanada»	
προς Χιούστον 19/3	
άρχει Σιυλίδα	
ε. Σ. Νικόλας 11/3	
μετ. «Γιούντιν 1» (π.)	
άρχει Πειραιά	
προς Ίντσον 18/2	
α. Κεηπτόουν 12/2	
α. Σαβόνα 2/2	
προς Δακάρ 9/2	
ε. Πενάγκ 24/2	
α. Τερνουςζέν 11/3	
α. Χάιφα 5/3	
α. Ντόρμπαλ 3/3	
ε. Άλγερ 27/2	
α. Χιούστον 14/3	
ε. Πειραιά 8/1	
ε. Μαμονάλ 25/3	
πρ. «World Palm»	
ε. Ν. Υόρκη 19/1	
α. Πόρτ ντέ Μπουκ 18/3	
άρχει Άστακό	
α. Λας Πάμας 12/3	
α. Σάρροχ 11/3	
δ. Σουέζ 7/3	
έπισκευές Γένοβα	
α. Λας Πάμας 7/3	
ε. Ίταζάι 6/3	
ε. Ρό' Ιανέιρο 12/3	
ε. Νάντη 6/3	
α. Λέ Χάρρη 6/3	
α. Αύγουστα 20/2	
ε. Σαούθεντ Άνκορατζ 11/3	
ε. Λάρνακα 24/1	
ε. Λισαβόνα 18/3	
ε. Άμβέρσα 4/3	

στη Τζέντα (άποθήκη)	
στο Χορμούζ	
έπισκευές Φλάσινγκ 13/3	
α. Ραβέννα 7/3	
ε. Γιούρπουρτ 18/3	
δ. Σουέζ 9/3	
α. Γουίλελμσχαβεν 21/2	
ε. Βοστώνη 16/3	
ε. Μανφρεντόνια 6/3	
α. Μανφρεντόνια 24/2	
στον Πειραιά 11/3	
α. Κεηπτόουν 5/3	
δ. Ντόβερ 22/2	
διάλυση Κίνα	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Τσιτακόγκ 18/3	
στο Ρίο Χάινα	
α. Πασιρ Γκουντάγκ 1/1	
α. Λά Γκουάι 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. Τσάνα 8/2	
α. Λούπ Τέρμιναλ 5/2	

ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)...	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)...	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑ I. (π.)...	64	5807
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.κ.)...	76	19016
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.κ.)...	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 ΜΙΟΥΖ (κ.)...	76	18174
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)...	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΥ (δ.κ.)...	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)...	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)*	70	12142
ΣΗ ΡΟΟΥΖ (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
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)*	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ ΣΤ 2(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
ΣΗΜΠΟΡΣΣ (κ.)...	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)...	71	11005
ΣΗΜΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.κ.)...	74	18631
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ (κ.)...	79	19061
ΣΗΜΡΟΒΕΡ (κ.)...	79	14592
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.κ.)...	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)...	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)...	71	21807
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)...	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)...	62	11277
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΟΡΣΤ (κ.)*	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)...	73	14353
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)...	71	10055

ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.)...	70	17247
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)...	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ 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
ΣΙΦΟΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)*	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ (κ.)...	76	10804
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)...	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)...	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (κ.)...	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)...	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)...	67	13540
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)...	72	4827
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)...	77	12561
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)...	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΕΛΤΟΡ (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.κ.)...	68	103176
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ (Όνδ.)...	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)...	75	111171
ΣΦΙΝΞ (κ.)...	69	9822
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)...	74	11452
ΤΑΞΣΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)...	73	19420
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)...	59	5510
ΤΕΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)*	56	6500
ΤΕΖΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)...	78	16329
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)...	74	22294
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)...	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.)...	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ I	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)...	81	3375
ΤΖΟΥΠΠΕΡ (κ.)...	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΕΠΡΕΣΣ (κ.)...	73	9044
ΤΖΟΥΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)...	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)...	72	8987
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)...	73	8848
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)...	70	5538
ΤΡΑΝΣΜΕΡΑΙΝ (κ.)...	71	4881
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)...	73	6172
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)...	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)...	76	30746
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953
ΤΡΙΑΙΝΑ I (κ.)...	56	3901

ε. Ν. Όρλεάνη 12/3	
α. Λας Πάμας 11/3	
α. Ραβέννα 13/3	
στη Πούντα Καρντόν 19/3	
α. Ραβέννα 13/3	
ε. Χουάγκινον 25/2	
πρ. «Σερβίνα»	
α. Αύγουστα 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 Λάος 951	
ε. Ραβέννα 15/3	
α. Πόρτ Κέλαγκ 14/3	
α. Τενερίφη 2/3	
α. Φιλαδέλφεια 853	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 10/2	
δ. Κωνσταντή 31/1	
πρ. «Global Challenge»	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 10/2	
α. Ίκονιο 16/2	

ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΨΥ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΗΑΡΛΕΣΣ(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 (π.)	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 Πάλμας 7/3	
α. 'Μοτ Λόντον 6/3	
ε. Τζέντα 10/3	
α. Τζέντα 4/3	
α. Χιούστον 11/3	
α. Σουέμα 15/3	
δ. Γιβραλτάρ 28/2	
ἀργεί Πειραιά	
πρός Δ. 'Αφρική /2	
α. Ρουέν 17/3	
πρός Περσικό	
ε. Ίμμιγκχαμ 12/3	
στό Μπαντάρ 'Αμπάς 4/2	
πρ. «Sagr Jubail»	
α. Χάμπτον 6/3	
πρός Γκόλατζ 22/2	
δ. Σουέζ 7/2	
ε. Μπέιρα 18/2	
πρός Τοντρίσκοσα 1353	
στην 'Αλεξάνδρεια (ἀποθήκη)	
α. Φόρ 17/3	
ὕψωσε ἑλληνική	
πρός Μπιτζάγια 9/12	
δ. Γιβραλτάρ 4/3	
στη Μπετζάγια (ἀποθήκη)	
ε. 'Αλεξάνδρεια 18/2	
α. 'Αμπέρσα 6/3	
α. Παλέρμιο 12/3	
πρός 'Ινσοίμα 8/2	
στό Μπαχραϊν 11/3	
ε. Ρότερνταμ 16/3	
α. Ντάρμπαν 15/3	

ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (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
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ 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
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ		
(π.)	79	12598
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΩΓΚΟΥΣ ΣΤΑΡ	72	14334
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674

ε. Πειραιά 24/1	
ε. Μπαγκόκ 4/3	
α. Γιβραλτάρ 10/3	
α. Μομπάσα 11/3	
ἀργεί 'Αμβούργο	
στη Χονολουλού 28/2	
ε. Σ. 'Αντόνιο 'Εστε 23/2	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 2/3	
α. Λάς Πάλμας 10/3	
πρ. «Cold Comfort»	
ε. Μαρ ντελ Πάτα 12/3	
α. Παράναγουα 11/3	
ε. Ρότερνταμ 29/1	
πρός Γάνδη 13/34	
α. Λάς Πάλμας 17/3	
ε. Σιγκαπούρη 17/3	
ε. Μπάρμπερς Πόιντ 18/2	
α. Τζουέμα 25/2	
α. Ντουάλα 10/2	
πρός Σάμπα 6/2	
ε. Πειραιά 4/3/86	
στόν Πειραιά	
δ. Κων/πολη 18/2	
πρός Σάμπα 22/2	
πρός Βανκούβερ 2252	
πρός 'Ιταλία 25/2	
ε. 'Ασινοντ 12/3	
πρός Λιβύη 25/2	
α. Μπωμόντ 5/3	
πρ. «Κασκίτος»	
στό Ντουμπάι	
πρ. «Κάστλ»	

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιά τήν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπό τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλά καί γιά τὰ 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 τῶν Ἑταιριῶν στά πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 3.500.

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

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

Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπό:

Ὑπογραφή:

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

 **NAFSI S.A.**

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

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

Λέει:

Ναι