

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουνίου 1987

Αρ. Φύλλου 1249/1008

NAYTIKA XPONIIKA

With
English
Supplement

APIΘ. 1249/1008
15 IOYNIOY 1987
ΔΡΧ. 180



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · KONTINENT

EMPROS LINES

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
- C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, NISSE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
- ISKON GMBH, DUSSELDORF, W. GERMANY
- FRED OLSEN LTD, FELIXSTOWE (U.K.)
- GELLATLY SHIPPING U.K., LONDON (U.K.)
- PANALPINA WORLDTRANSPORT LTD., BASEL, SWITZERLAND
- SALIMAR, MADRID, SPAIN
- BERGE Y CIA S.A., BILBAO, AVILES, GIJON, SPAIN
- NAKUFREIGHT LIMITED, NICOSIA, CYPRUS
- SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY

Εδώ είμαστε!

**ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ
ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ**

Κι είμαστε εδώ, όπως και σε 4.800 καταστήματα σε 69 διαφορετικές χώρες, για να σας προσφέρουμε τη σιγουριά και την υπευθυνότητα της Ευρωπαϊκής τράπεζας με τη μεγαλύτερη διεθνή πείρα.

BARCLAYS BANK. Η μεγάλη, διεθνούς κύρους αγγλική τράπεζα, είναι εδώ, έτοιμη να σας εξυπηρετήσει.

...Κι εδώ είμαστε!

**ΟΔΟΣ
ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ
ΒΟΥΚΟΥΡΕΣΤΙΟΥ**

BARCLAYS BANK PLC

Πειραιάς: Ακτή Μιαούλη 87, τηλ. 4181 422

Αθήνα: Βουκουρεστίου 15, τηλ. 3644 311



BARCLAYS

Μια από τις μεγαλύτερες
τράπεζες του κόσμου



Securing Ship Lines.

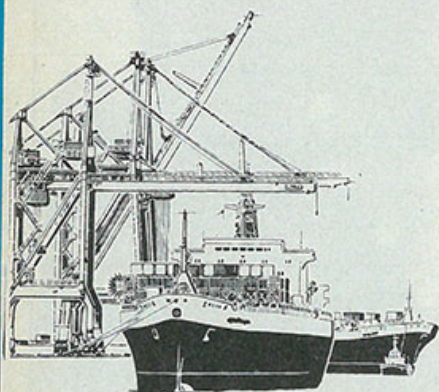
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1987
ΝΣΤ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Δ')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1249/1008

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

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. 1249/1008, June 15th, 1987

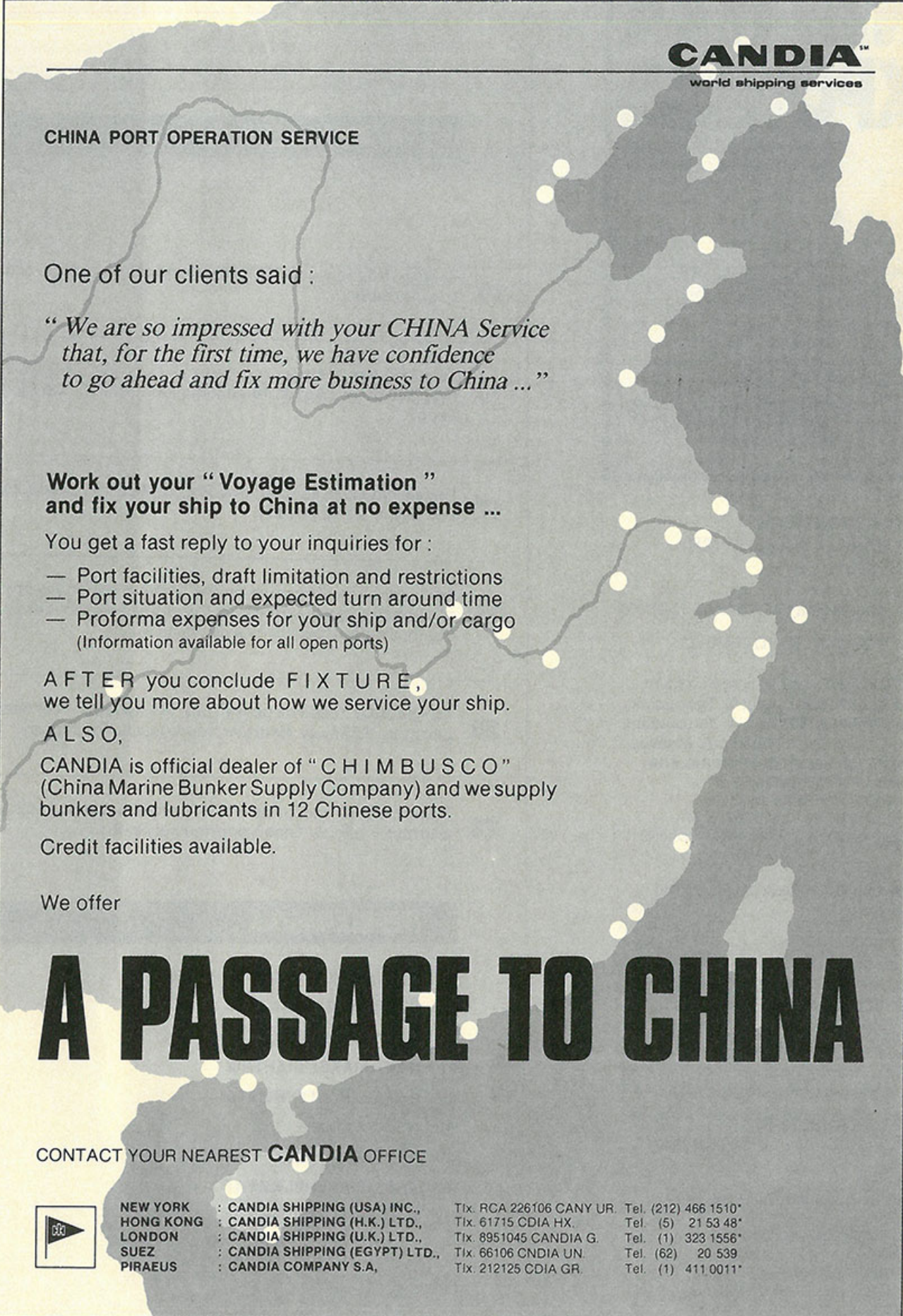
FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: ·CHRONIKA· Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 10 Ό Νέος Νόμος για το NAT, όπως ψηφίσθηκε στο σύνολό του από τη Βουλή.
- 15 Συμμαχία πλοιοκτητών και ναυτικών έναντι των ξένων ανταγωνιστών. Άρθρο του πλοιάρχου Ε.Ν. κ. Γ. Χατζημιχάλαρου.
- 17 Πικρές αλήθειες και διαπιστώσεις. Άρθρο του υποπλοιάρχου Ε.Ν. κ. Χ. Άρκαλάκη.
- 19 Τά Λιμάνια των Όχηματαγωγών. Ένδιαφέρουσα μελέτη για την οργάνωση και λειτουργία λιμενικών εγκαταστάσεων έξυπηρετήσεως όχηματαγωγών πλοίων.
- 25 Τά «Ναυτικά Χρονικά» συνεχίζουν την προβολή των δραστηριοτήτων Έλλήνων Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων.
- 26 Μελέτη για τη υποδιαίρεση και ευστάθεια έναντι βλάβης φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου και Ro-Ro.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 8 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 29 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 36 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 37 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 39 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
- 40 ENGLISH SUPPLEMENT
- 43 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. 66106 CNDIA UN. Tel. (62) 20 539
Tlx. 212125 CDIA GR. Tel. (1) 411 0011*

Νά ξεκαθαρίσουν τὰ πράγματα

Σε συνέντευξη τύπου πού έδωσε στις 9 'Ιουνίου ο Πρόεδρος της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών κ. Στ. Γουρδομιάλης, δήλωσε ότι είναι δυνατό νά δημιουργηθούν τὰ πλαίσια πού θά επιτρέψουν στό ελληνικό πλοίο νά αποκτήσει τήν αναγκαία ανταγωνιστικότητα πού του λείπει σήμερα καί πρόσθεσε ότι ή Εύρώπη είναι έτοιμη νά προτείνει ένα πλαίσιο πού θά βοηθήσει τήν επαναφορά των πλοίων στό εθνικό νηολόγιο καί ότι από πολλών καιρό έχει προτείνει λύσεις γιά τὰ περισσότερα θέματα.

Ασφαλώς καί χρειάζεται νά γίνει ακόμη γιά νά σμικρύνει τό άνοιγμα της ψαλίδας πού υπάρχει στή διαχείριση των πλοίων μέ Έλληνική σημαία καί μέ ξένες σημαίες. Άλλά πρέπει νά υπάρξουν συγκεκριμένες προτάσεις, χρειάζεται νά ξεκαθαρίσουν τὰ πράγματα κυρίως από τήν πλευρά της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών ή οποία πρέπει όχι άπλώς νά διατυπώσει συγκεκριμένες προτάσεις, αλλά καί νά τις γνωστοποιήσει σέ όλους καί πρωτίστως στά μέλη της καί γενικότερα στους Έλληνες έφοπλιστές.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» επαναλαμβάνουν ότι ένα πρώτο βήμα πρὸς τήν κατεύθυνση της σμικρύνσεως του άνοιγματος της ψαλίδας μπορεί νά γίνει μέ τήν υλοποίηση της προτάσεως του κ. Γερ. Άγούδημου γιά τήν απαλλαγή από τή φο-

ρολογία των πλοίων γιά τὰ όποία εισάγεται καί δραχμοποιείται ετησίως εικοσάπλάσιο συνάλλαγμα από τή χωρητικότητα τους σέ τόννους γκρός καί μέ πλαφόν 400.000 δολλαρίων κατ' ανώτατο όριο. Ό κ. Άγούδης καί άλλα μέλη της Ένώσεως φρονούν ότι μπορούν νά γίνουν καί άλλα πρὸς τήν ίδια κατεύθυνση, ότι δηλαδή μπορεί νά υπάρξει καί νέα μείωση της συνθέσεως κατά δύο τουλάχιστον άτομα, νά διατυπωθεί νέος έσωτερικός κανονισμός πού θά προβλέπει τήν έναλλακτική εκτέλεση καθκόντων από τό πλήρωμα, νά ληφθούν πρακτικά μέτρα γιά τήν άποφυγή μακροχρόνιων διαδικασιών στά λιμεναρχεία πού καταταλαιπωρούν τούς πλοίαρχους, τὰ πληρώματα καί τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις κλπ. κλπ. Πέρα όμως από τὰ μέλη συγκεκριμένες προτάσεις έπρεπε, κατά τή γνώμη μας καί κατά τις αντίληψεις των περισσότερων στον Πειραιά καί στό Λονδίνο, νά είχε διατυπώσει ή διοίκηση της Ένώσεως ή οποία όφείλει καί τώρα ακόμη νά ξεκαθαρίσει τὰ πράγματα καί νά πει πρὸς κάθε κατεύθυνση τί χρειάζεται νά γίνει ώστε τὰ ελληνόκτητα πλοία νά προσελκυσθούν στό εθνικό νηολόγιο τό συντομότερο δυνατόν γιά νά μήν μείνει τελικά ή Έλληνική Ναυτιλία, πού ήταν ή κύρια προίκα της Έλλάδος κατά τήν εισδοχή της έξω από τον νυμφώνα της ΕΟΚ.

ΤΙΜΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

Επιβεβαιώθηκαν οι πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», ό κ. Βασ. Φρ. Παπαχρηστίδης εξέλεξε πρόεδρος της INTER-TANKO. Επίσης κατά τή γενική συνέλευση της INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION (ISF) πού πραγματοποιήθηκε στις 28 Μαΐου στην Ούασινγκτον εξέλεξε αντιπρόεδρος ό κ. Στάθης Κουλουκουνητής.

Η Διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα τιμά ιδιαίτερα τον ελληνικό έφοπλισμό μέ τήν ανάδειξη του κ. Άριστ. Καραγεωργή στην προεδρία της INTERCARGO, του κ. Παπαχρηστίδη στην προεδρία της INTERTANKO, του κ. Γεωργίου Π. Λιβανού στην προεδρία της BIMCO καί του κ. Στ. Κουλουκουνητή στην αντιπροεδρία της ISF, της όποιας ή επόμενη γενική συνέλευση θά πραγματοποιηθεί στις 26 Μαΐου 1988 στην Αθήνα.

Ο ΝΕΟΣ ΝΟΜΟΣ

Τελικά άπαλείφθηκε από τό νέο νόμο γιά τό ΝΑΤ (δημοσιεύεται στις σελ. 10, 11, 12, 13 καί 14) ή διάταξη πού είχε περιληφθεί στό νομοσχέδιο καί πρόβλεπε τήν προκαταβολή των εισφορών ενός μηνός γιά τή χορήγηση νέου ναυτολογίου, διατηρήθηκε όμως ή διάταξη πού προβλέπει ότι σέ τρεις μήνες από τήν έναρξη της ισχύος του νέου νόμου τὰ υπάρχοντα ναυτολόγια παραδίδονται στό ΝΑΤ καί έξοφλούνται ανεξάρτητα άν είναι ή όχι ληξιπρόθεσμα καί έξοφλούνται, άλλιώς δέν χορηγείται νέο ναυτολόγιο. Ό νέος νόμος περιέχει επίσης ρυθμίσεις πού βάλλουν ευθέως κατά του θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας, όπως είναι αυτές πού αναφέρονται στό έκπλειστηριαζόμενα ή έκπλειστηριασθέντα ήδη πλοία.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» είχαν διατυπώσει ευθαρσώς τις αντίληψεις τους γιά τό νομοσχέδιο καί αυτή τή στιγμή εύχονται νά μήν επιβεβαιωθούν οι δυσμενείς προβλέψεις γιά τὰ αποτελέσματα των άνωτέρω διατάξεων.

● Γιά τή διάταξη πού όρίζει ότι τὰ ναυτολόγια παραδίδονται τρεις μήνες μετά τήν ισχύ

του νέου νόμου στό ΝΑΤ καί έξοφλούνται μάς ρωτούν καί μέ τή σειρά μας ρωτάμε κάθε άρμόδιο: Θά γίνει ταυτόχρονα καί ή έκκαθάριση των ναυτολογίων αυτών ή οι ένδιαφερόμενοι θά περιμένουν τρία καί τέσσερα χρόνια γιά νά εισπράξουν καί μάλιστα ως άχρεωστούς καταβληθέντα τὰ επί πλέον ποσά πού τούς χρεώνει τό ΝΑΤ;

ΝΕΑ ΜΕΤΡΑ

Συνεχίζεται από τό YEN ή λήψη μέτρων πού διευκολύνουν τὰ πλοία.

Ήδη μέ άπόφαση του Υπουργού κ. Στάθη Άλεξανδρή προβλέπεται ότι οι Νηογνώμονες καί ή Έπιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων θά μπορούν νά εκδίδουν νέα πιστοποιητικά γιά τὰ πλοία πού ύψώνουν τήν Έλληνική σημαία χωρίς προηγούμενη έπιθεώρηση του πλοίου, έφ' όσον ή κατάσταση του πλοίου άναποκρίνεται στις ένδείξεις των προηγούμενων πιστοποιητικών. Επίσης γιά τὰ πλοία αυτά μπορεί νά μετατίθενται γιά ευθετότερο χρόνο τυχόν πρόσθετες δοκιμές καί έπιθεωρήσεις πού προβλέπονται από τούς ελληνικούς Κανονισμούς.

Έξ άλλου, μέ Π.Δ. πού έγκρίθηκε ήδη από τό Συμβούλιο Έμπορικού Ναυτικού, ή έσωτερική νομοθεσία γιά τὰ ελληνικά πλοία έναρμονίζεται μέ τις άπαιτήσεις των Διεθνών Συμβάσεων.

ΝΑ ΠΡΟΤΙΜΑΤΑΙ Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» μαζί μέ τις εύχαριστίες πού αισθάνονται τήν ύποχρέωση νά απευθύνουν καί από τις στήλες αυτές στους άναγνώστες εκείνους πού είχαν τήν καλωσύνη νά μάς συγχαρούν γιά τήν αντίληψη πού διατυπώσαμε στό προηγούμενο τεύχος περί χρησιμοποίησης της Κυπριακής σημαίας από τὰ ελληνόκτητα πλοία όταν δέν είναι έφικτή ή ύψωση της Έλληνικής, ύπογραμμίζουν ότι ή προτίμηση του Κυπριακού νηολογίου — όταν δέν υπάρχουν άλλες ύποχρεώσεις — είναι ή καλύτερη από πάρα πολλές πλευρές λύση αλλά καί ταυτόχρονα καί ή οικονομικότερη.

ΤΑ ΝΑΡΚΩΤΙΚΑ: ΑΛΛΟΣ Ο ΣΤΟΧΟΣ

Είναι όντως συνταρακτικά τὰ στοιχεία πού παρουσίασε ή διοίκηση της Ένώσεως Ναυτών γιά τή χρήση ναρκωτικών από τούς ναυτικούς μας. Καί θά ήταν πραγματικά άξια συγχαρητηρίων άν ή άνακίνηση αυτού του τεραστίου προβλήματος απέβλεπε στην καταπολέμηση της μάστιγας των ναρκωτικών. Γιατί δέν απέβλεπε εκεί, όπως άποδεικνύεται, αλλά άλλου, ό πραγματικός στόχος ήταν οι ταξικοί έχθροί της διοικήσεως της Ένώσεως Ναυτών, οι Έφοπλιστές.

Παρουσιάζοντας τὰ στοιχεία γιά τή χρήση ναρκωτικών από τούς ναυτικούς ή διοίκηση της Ένώσεως Ναυτών προσπάθησε νά καλλιεργήσει τήν διαστρεβλωτική αντίληψη ότι ή χρήση ναρκωτικών στό πλοίο όφείλεται σέ έσκεμμένη ένέργεια, σέ τακτική του έφοπλισμού πού θέλει δήθεν νά διαβρώσει καί νά άποχαυνώσει τούς ναυτικούς μας γιά νά τούς καταστήσει άβουλα όργανα. Η παράγραφος πού ακολουθεί καί περιλαμβάνόταν στό όσα είπε ό πρόεδρος της Ένώσεως Ναυτών άποδεικνύει του λόγου τό άσφαλές:

«Διόρρωση καί άποχαύνωση είναι οι επιδιώξεις των έφοπλιστών. Γιά νά συντηρούν τήν παθητικότητα, τήν αδράνεια καί τήν άδιαφορία, γιά τὰ προβλήματα, έξω καί μακριά από τό όργανόμένο, συνδικαλιστικό, ναυτεργατικό κίνημα. Καλοστημένος μηχανισμός έλέγχου της συνείδησης. Έγκλωβισμός σέ γρανάζια έξασθήσεως. Άνοιγμα του δρόμου πρὸς τή διαφθορά. Ό ναυτεργάτης στό νύχια του έφοπλιστή πού τον καθίζει σέ σκονισμένες βιβλιοθήκες μέ αντικομμουνιστικό βιβλία, κατασκοπίες, σεξουαλικά όργανα καί του άνοίγει τό μονοπάτι της διαφύγης: Τά ναρκωτικά...», ύποστήριξε σέ συνέντευξη τύπου γιά τό θέμα των ναρκωτικών ό κ. Νταλακογιώργος.

Κρίμα, ή μάστιγα των ναρκωτικών δέν είναι θέμα γιά έκμεταλλευση, είναι θέμα γιά αντιμετώπιση.

(Έντύπωση μάς προκάλεσε τό γεγονός ότι από τήν πλευρά της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών δέν ύπήρξε καμμία αντίδραση γιά τὰ όσα απέδωσε στον έφοπλισμό ό περί πολλά τυρβάζων πρόεδρος της Ένώσεως Ναυτών).

ΝΕΟ ΑΙΜΑ

Σε 505 θά άνέλθουν έφέτος οι νέοι σπου-

δαστές των 'Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών 'Εμπορικού Ναυτικού. 'Εξ αυτών οι 210 προορίζονται για τις σχολές πλοίαρχων, οι 205 για τις σχολές μηχανικών και οι 90 για τις σχολές ασυρματιστών. Τό σύνολο αυτό είναι κατά 25 θέσεις μειωμένο έναντι του περσινού.

Όπως και πέρσι, οι υποψήφιοι θα κριθούν με βάση το γενικό βαθμό του απολυτηρίου και τούς επί μέρους βαθμούς όρισμένων ειδικών μαθημάτων.

Οι άκριβεις αριθμοί των κατά Σχολές εισακτέων, ήτοι των έννέα σχολών πλοίαρχων, των έξι σχολών μηχανικών και των τριών σχολών ασυρματιστών, καθώς και οι ειδικότεροι αριθμοί των εισακτέων από κάθε δέση γενικών εξετάσεων ή άλλες προελεύσεις (παλαιού τύπου ναυτικών λυκείων κ.λπ.) θα ανακοινωθούν σύντομα από την αρμόδια διεύθυνση του ΥΕΝ.

ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

'Εφ' όσον η αύξηση των ρυμουλκικών δικαιωμάτων αποφασίσθηκε έπειτα από πολύμηνες συζητήσεις στο Ναυτικό 'Επιμελητήριο με τη συμμετοχή έφοπλιστών όλων των κατηγοριών πλοίων που είναι εκείνοι που ενδιαφέρονται πρωτίστως για τό κόστος των ρυμουλκήσεων, αφού αυτοί είναι εκείνοι που θα πληρώσουν τελικά, είναι ήλιου φαινότερο ότι δεν νομιμοποιείται να διαμαρτύρεται ή Διεθνής Ναυτική 'Ενωση. 'Αλλωστε, σύμφωνα με στοιχεία της 'Ενώσεως Πλοιοκτητών Ρυμουλκών — Ναυαγοσωστικών, ό Πειραιάς στον τομέα των ρυμουλκών είναι φηγνότερος από τό άλλα λιμάνια, εάν μάλιστα ληφθούν ύπ' όψη και οι έκπτώσεις που παρέχονται βάσει του σχετικού κανονισμού — που σημαίνει έπιστροφή ποσών από ρυμουλ-

κικά δικαιώματα — τότε τό τιμολόγιο έναντιόν του οποίου έστράφη ή Διεθνής Ναυτική 'Ενωση είναι ιδιαίτερα μειωμένο.

Αυτά μόνο για να σταματήσει ή συζήτηση που τελικά κανέναν δεν εύνοεί.

ΤΑ VHF

Πολλοί αναγνώστες — από εκείνους που ήδη έχουν «μπλέξει» γιατί χρησιμοποιούσαν VHF αλλά και αρκετοί από αυτούς που εξακολουθούν να τό χρησιμοποιούν και θά εξακολουθήσουν, κατά τις διαβεβαιώσεις τους, να τό χρησιμοποιούν παρά τούς κινδύνους που διατρέχουν για να μπορούν να κάνουν τη δουλειά — μάς παρακάλεσαν να ρωτήσουμε όχι τόν προϊστάμενο του Τμήματος 'Ελέγχου Ραδιοεκπομπών του ύπουργείου Μεταφορών και 'Επικοινωνιών που απέστειλε τη σχετική έπιστολή στό «Ναυτικά Χρονικά» (δημοσιεύθηκε στό προηγούμενο τεύχος μαζί με τήν απάντηση της συντάξεως) αλλά τόν ίδιο τόν αρμόδιο 'Υπουργό αν πρόκειται να πάρει μέτρα και ποιά έναντιόν των ύπαλλήλων του ύπουργείου του καθώς και έναντιόν των αρμοδίων του ΟΤΕ για τήν απώλεια έσόδων που ύπολογίζονται σέ εκατομμύρια δολάρια από τη μή ρύθμιση του θέματος της χρησιμοποίησης VHF.

Τόν ρωτάμε, λοιπόν, τόν ύπουργό Μεταφορών και 'Επικοινωνιών και περιμένουμε απάντηση γιατί θεωρούμε ότι κανένας δεν μπορεί άτιμωρητί να παραβιάζει με ένεργειες ή παραλείψεις τό συμφέροντα του τόπου.

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΧΡΥΣΟΣ Η ΣΙΩΠΗ

'Η Πλοηγική 'Υπηρεσία δεν μάς έκανε τήν τιμή να δώσει διευκρινίσεις για τις δύο ταχυ-

δακτυλογράφους της που φέραμε στην επιφάνεια στό προηγούμενο τεύχος — τη χρέωση δηλαδή τελών για ύπηρεσίες που δεν παρέχει και για τήν είσπραξη κάποιου πρόσθετου ποσού όταν γίνεται εξόφληση με τραπεζικές έπιταγές, τό οποίο όμως δεν αναγράφεται στις αποδείξεις που χορηγεί. Οι ύπεύθυνοι όμως πρέπει να γνωρίζουν ότι ή σιωπή δεν είναι πάντοτε χρυσός στις περιπτώσεις αυτές και θέλουμε να έλπιζουμε ότι τις άμέσως έπόμενες ήμέρες θά έχουμε κάποιες ύπεύθυνες διευκρινίσεις.

Σιωπή ύπήρξε και για τό θέμα των λαντζών — και για τό θέμα της μεταφοράς τους σέ άλλη θέση, και για τό θέμα των αυθαίρετων χρεώσεων. Από τό σωματείο των ιδιοκτητών λαντζών του κεντρικού λιμανιού μάς διαβεβαίωσαν προφορικά ότι αυτοί δεν είσπραττουν τό ποσό που άνέφεραν τό «Ναυτικά Χρονικά» για να τραβούν τούς κάβους των πλοίων μέχρι τις δέσμες.

'Επίσης μάς είπαν διάφορα για τό κόστος έκμεταλλεύσεως των λαντζών αλλά έγγραφη απάντηση δεν ύπήρξε, παρά τό γεγονός ότι τέθηκαν στη διάθεση του σωματείου οι στήλες των «Ναυτικών Χρονικών» για να έκθέσουν τις άπόψεις τους.

'Επαναλαμβάνουμε ότι τό θέματα για τις λαντζες παραμένουν και όλοι οι έν προκειμένω αρμόδιοι πρέπει να επέμβουν ώστε να σταματήσουν τό άδικαιολόγητα και ταυτόχρονα να βρεθεί νέος χώρος στον οποίο πρέπει να μεταφερθούν, εάν φυσικά θέλουμε να περνούν από τόν Πειραιά πλοία με τό καθεστώς τράνζιτ.

ΟΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» φιλοξενούν σήμερα τις άπόψεις δύο ναυτικών για τό θέματα της Ναυτιλίας και του NAT. Τά άρθρα του πλοίαρχου κ. Γιώργου Χατζημιχάλαρου και του ύποπλοίαρχου κ. Χάρη 'Αρκαλάκη που δημοσιεύονται στις σελίδες 15 και 17, πρέπει να διαβασθούν από όλους προσεκτικά γιατί έκφράζουν τούς βαθύτερους προβληματισμούς των ναυτικών μας.

ΔΕΝ ΕΙΜΑΣΤΕ ΚΑΛΑ

Μας καταγγέλεται ότι πλοίαρχος του 'Εμπορικού Ναυτικού που είχε εισαγάγει ιδιωτικό αυτοκίνητο με τις διευκολύνσεις που παρέχονται στους ναυτικούς, ύποχρεώθηκε να καταβάλλει τό ποσό των δασμών για τό όποιο είχε άπαλλαγεί και ανάλογο πρόστιμο ενώ ταυτόχρονα άντιμετωπίζει και ποινική δίωξη με τήν κατηγορία της παραχωρήσεως της χρήσεως, διότι τό αυτοκίνητο τό όδήγησε ό άδελφός του έπειδή ό ίδιος ήταν άρρωστος!

Βεβαίως αυτό όρίζει ό σχετικός νόμος αλλά στην προκειμένη περίπτωση από τις άρμόδιες άρχές δεν έλήφθησαν ύπ' όψη τό έξης πραγματικά περιστατικά και γεγονότα:

Πρώτο, ότι ό έν λόγω πλοίαρχος άρρώστησε κατά τη διάρκεια της κηδείας του πατέρα του και άναγκάσθηκε να έπιστρέψει στον Πειραιά με άλλο μέσο, περί αυτού δέ ύπάρχουν ανάλογες βεβαιώσεις, και δεύτερο, ότι ό άδελφός του που όδήγούσε τό αυτοκίνητό του είναι κάτοχος δύο αυτοκινήτων και μάλιστα σημαντικής αξίας, τό όποια όδήγησαν κατά τήν έπιστροφή ή γυναίκα του και ή κόρη του έπειδή ό ίδιος όδήγησε τό αυτοκίνητο του άδελφού του — με δύο λόγια έκανε άναγκαστική χρήση του αυτοκινήτου του ά-



GRECAR Ε.Π.Ε.

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ

ΧΩΡΙΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ



TAX FREE CARS

ΣΥΓΓΡΟΥ 90 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 9221543 · 9222854 · 9025549

Athineos

δελφού του έπειδή ο τελευταίος ήταν άρρωστος.

Δέν έχουν τεθεί υπ' όψει μας άλλες ανάλογες περιπτώσεις, υποθέτομε όμως ότι θα υπάρχουν πολλές έπειδή συνήθως οι άρμόδιες αρχές κοιτάζουν περισσότερο τό γράμμα του νόμου παρά τό πνεύμα. Καί στην προκειμένη περίπτωση τό πνεύμα του νόμου καί κατ' ακολουθίαν ή πρόθεση του νομοθέτη είναι νά μήν καταδοιεύονται όρισμένα μέτρα πού θεσπίζονται υπέρ όρισμένων τάξεων, πράγμα πού δέν συμβαίνει μέ τό συγκεκριμένο περιστατικό τό όποίο ήταν αποτέλεσμα έκτακτης ανάγκης. Κατά συνέπεια δέν πρέπει νά υπάρξουν δυσμενείς συνέπειες γιά τόν έν λόγω ναυτικό.

ΝΑ ΠΑΕΙ ΣΤΟ ΣΠΙΤΙ ΤΟΥ

Από υπεύθυνους ανθρώπους μās καταγγέθηκε ότι κάποιο άτομο πού ύπηρετεί στό λιμεναρχείο της Πύλου ζήτησε «νά κλείσουν μέσα» τόν άρχιπλοίαρχο ναυτιλιακής εταιρίας γιατί συνόδεψε από διερχόμενο πλοίο μέχρι τό λιμεναρχείο άλλοδαπό λαθρεπιβάτη χωρίς τή συνοδεία όργάνου της άρχης. Τό άτομο αυτό πρέπει νά έντοπισθεί από τόν λιμενάρχη της Πύλου καί νά παραπεμφθεί στό άρμόδιο πειθαρχικό συμβούλιο γιά νά σταλεί στό σπίτι του χωρίς χρονοτριβή — πρέπει νά καταλάβουν όλοι ότι κανένας δέν μπορεί άτιμωρηθεί νά τορπιλλίζει από πρόθεση ή άνοησία, δέν έχει σημασία, τίς συστηματικές προσπάθειες της ήγεσίας του Λιμενικού Σώματος καί της πλειονότητας των λιμενικών γιά τήν άλλαγή του κλίματος. Πρέπει επίσης νά καταλάβουν όλοι ότι τούς ανθρώπους της Ναυτιλίας πρέπει νά τούς περιβάλλουμε όλοι μέ ιδιαίτερο σεβασμό καί νά κατανοούμε σε κάθε περίπτωση τά δύκολα προβλήματα πού αντιμετώπιζουν.

Μέ άφορμή τό περιστατικό αυτό πληροφορηθήκαμε από τούς ένδιαφερομένους τά πολλαπλά προβλήματα πού συναντούν οι εκπρόσωποι των ναυτιλιακών επιχειρήσεων κατά τίς διαδικασίες αποβιβάσεως καί παλιννοστήσεως των λαθρεπιβατών πού επιβαίνουν σε έλληνικά πλοία. Ταυτόχρονα μάθαμε ότι ή καλύτερη λύση γιά τίς περιπτώσεις λαθρεπιβατών πού έχουν ταξιδιωτικά έγγραφα είναι νά δηλώνονται σάν επιβάτες —

έτσι άποφεύγονται όλα τά προβλήματα πού δημιουργούνται μέ τούς λαθρεπιβάτες.

ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ

Τη διαμαρτυρία της ένώπιον του ΙΜΟ εξέφρασε ή Κυπριακή αντιπροσωπεία γιά τήν άπαγόρευση προσεγγίσεως Κυπριακών πλοίων στά Τουρκικά λιμάνια. Κατά τίς δηλώσεις του Υπουργείου Έξωτερικών της Άγκυρας, τό μέτρο αυτό, πού άρχισε από τίς 14 Μαΐου, άποτελεί άπάντηση στις άνακρίσεις πού οι Κυπριακές Άρχές υπέβαλαν τά πληρώματα ξένων πλοίων πού είχαν προσεγγίσει στην «Τουρκική Δημοκρατία της Βορ. Κύπρου», όπως άποκαλούν οι Τούρκοι τό ψευδοκράτος του Ντεγκκας.

Σύμφωνα μέ τήν Κυπριακή αντιπροσωπεία στόν ΙΜΟ, τό τουρκικό μέτρο έρχεται σε αντίθεση μέ τή Σύμβαση του Όργανισμού, ή όποία άπαγορεύει κάθε διάκριση σε βάρος πλοίων άπασχολουμένων στό διεθνές έμπόριο. Καί είναι ή πρώτη φορά πού ένα κράτος μέλος του ΙΜΟ άπαγορεύει τήν προσέγγιση πλοίων στους λιμένες του γιά λόγους άλλους από τήν ασφάλεια της ναυσιπλοΐας καί μάλιστα γιά λόγους καθαρά πολιτικούς. Η Κυπριακή κυβέρνηση προτίθεται τίς μέν τεχνικές καί ναυτικές άπόψεις του θέματος νά υποστηρίξει ένώπιον του ΙΜΟ, τίς δέ πολιτικές ένώπιον των Ην. Έθνών. Η Κυπριακή διαμαρτυρία έλαβε ήδη τήν υποστήριξη της Έλλάδος.

ΠΕΝΙΧΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Όπως άναμενόταν, ή 13η διάσκεψη κορυφής των «Έπτά» έληξε χωρίς κανένα ουσιαστικό άποτέλεσμα, σηματοδύοντας μάλιστα μέ μία άποτυχία τούς ήγέτες των μεγαλύτερων βιομηχανικών χωρών της Δύσεως, όρισμένοι από τούς όποιους βρίσκονται στό λύκό της πολιτικής τους σταδιοδρομίας.

Γιά άλλη μία φορά, οι Έπτά επανέλαβαν τή δέσμευσή τους νά στηρίξουν τή διεθνή οικονομία καί τίς συναλλαγματικές ισοτιμίες, προκειμένου νά άποφευχθεί μία νέα παγκόσμια ύφεση καί μία καταστρεπτική άναταραχή στις διεθνείς χρηματογορές. Γιά άλλη μία φορά, μίλησαν γιά στενή πολιτική καί οικονομική συνεργασία, χωρίς όμως νά καταλή-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Τά μέχρι πρό τινων ήμερών συγκεντρωθέντα ποσά έκ του έφοπλιστικού έράνου υπέρ της Βασιλικής Άεροπορίας άνήλθον εις λίρας Άγγλίας 9.410-12-56 καί αντιπροσωπεύουν, βάσει του καθορισθέντος έλαχίστου όρίου των 6 πεννών, τό 1/5 περίπου της συνολικής χωρητικότητας της φορτηγού ναυτιλίας μας.

— Κατά τήν γενικήν συνέλευσιν των μετόχων της Ιαπωνικής «Nippon Yusen Kaisha», ό πρόεδρος της εταιρίας αυτής άνεκοίνωσε ότι πρόκειται νά εγκαινιάση από 1 Ιουλίου μηνιαία φορτηγόν γραμμήν του γύρου του Κόσμου.

— Βάσει άπηκριβωμένων πληροφοριών εύρίσκονται υπό κατασκευήν σήμερα έν Άγγλία διά λογαριασμόν διαφόρων Έλλήνων έφοπλιστών δέκα έν όλω φορτηγά 9.000 τον. φορτίου καί άγω καί έν Σουηδία ένα «μότορ - τάνκερ» 15.200 τον. φορτίου.

— Παρουσία του Υφυπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Δ. Ρεδιάδη, έτέθη τήν 12 τρ. μηνός ό θεμέλιος λίθος του άνεγερθησομένου νέου, παρά τήν Βασάνειον Ναυτικήν Σχολήν Πειραιώς, κτιρίου όπερ θά χρησιμοποιηθή ως σχολή των Λιμενικών δοκίμων.

— Τό άγγλικόν μικρόν άτμόπλοιον - ψυγείον «Kumara» ήγοράσθη παρά των κ.κ. Ά. Λούζη καί Σίας αντί 38.500 λιρών καί θά μετατραπή εις «τράμπ» φορτηγόν. Πρόκειται περί σκάφους 7.926 τον. γκρός, 4.845 τον. νέτ καί 9.670 τον. φορτίου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 156/15-6-1937)

ξουν στην άνάληψη συγκεκριμένης δράσεως.

Όσον άφορά τό έμπόριο καί τή γεωργία, οι Έπτά άρκέστηκαν νά επαναλάβουν τήν αντίθεσή τους πός τόν προστατευτισμό καί τή συμφωνία τους γιά τή σταδιακή άρση των



“NUOVA” TRAVEL OFFICE

Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 5-3ος όροφος
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΜΑΣ
ΓΝΩΣΗ
της Δουλειάς

ΗΘΟΣ
συναλλαγής

ΕΠΙΣΗΣ

ΑΨΟΓΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ✓

ΣΩΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ✓

ΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ✓

ΤΗΛ.: 4131148-9, 4131157 4134144, 4137666

ΤΛΧ: 24 1545 NOVA GR Α.Ο.Η.: 4135573

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Στή Μεγ. Βρεταννία, το υπουργείο Έσωτερικών απέφασε να ναυλώσει ένα φέρρι μπόουτ 3.500 τόννων προκειμένου να το χρησιμοποιήσει ως τόπο διαμονής των υπερεκατό ξένων μεταναστών που βρίσκονται παράνομα στο βρετανικό έδαφος ή έχουν ζητήσει πολιτικό άσυλο στη Βρεταννία.

Παρά τη διαβεβαίωση του υπουργού ότι το σκάφος θα διαρρυθμισθεί ώστε να διαθέτει τους κατάλληλους χώρους ενδιαίτης και ψυχαγωγίας, η είδηση προκάλεσε την άμεση αντίδραση του Συμβουλίου Κοινωνικής Προνοίας Μεταναστών, το οποίο χαρακτήρισε το πλοίο ως πλωτή φυλακή ή μάλλον ως κάτεργο των ναυτικών αιχμαλώτων πολέμου.

Παράλληλη υπήρξε και η αντίδραση των ναυτεργατικών σωματείων της χώρας, οι οποίοι εκπρόσωποι των οποίων δήλωσαν ότι, παρά το γεγονός ότι επί του εν λόγω σκάφους θα άπασχολούνται αρκετοί άνεργοι ναυτικοί, τα μέλη τους αρνούνται επιμόνως να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους, δεδομένου ότι οι ναυτικοί δεν είναι όπως λένε «ούτε δεσμοφύλακες ούτε πράκτορες της Μεταναστευτικής Υπηρεσίας» και δεν έχουν κανένα λόγο να αναμιχθούν σε μία υπόθεση πολιτικής μορφής που καταλήγει στον άκουστο περιορισμό ελευθέρων ανθρώπων.

Από παρόμοια ξένα κρατητήρια κάτι ξέρουν και οι Έλληνες ναυτικοί. Ίδιως οι παλαιότεροι, που θα θυμούνται την αλήστου μνήμης «Ελλης Αϊλαντ» στον κόλπο της Ν. Υόρκης, που σαν σταθμός έλέγχου εισερχομένων στις ΗΠΑ, φιλοξένησε τους λαθρομετανάστες και στους απελαυνόμενους. Βέβαια οι Άγγλοι αρμόδιοι υποστηρίζουν ότι το διασκευασμένο φέρρι μπόουτ θα γίνει «ξενοδοχείο πέντε αστέρων», όπου οι ένοικοι θα ζουν σαν βασιλιάδες. Ξεχνούν όμως ότι μία δική τους παροιμία λέει πως «καλύτερα ελεύθερο πουλί, παρά σκλάβος βασιλιάς».

αγροτικών επιδοτήσεων. Η μόνη, ίσως, απόφαση που ελήφθη, αφορά τη σύγκληση διασκέψεων των υπουργών Οικονομικών, που θα παρακολουθούν τις οικονομικές εξελίξεις και θα συντονίζουν τις ενέργειές τους για τη διόρθωση των ανισορροπιών.

Τέλος, αναφορικά με την ελεύθερη ναυσιπλοία στην περιοχή του Περσικού Κόλπου, οι Έπτά ηγέτες υπογράμμισαν ότι επιθυμούν τη διατήρησή της, τονίζοντας ότι είναι ανάγκη να υπάρξουν συνδυασμένες επεί-

γουσες ενέργειες για την επίτευξη ειρήνης μεταξύ Περσίας και Ιράκ.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις αυτή η θέση του κοινού ανακινωθέντος είναι επιτυχία του προέδρου Ρήγκαν, ο οποίος τελικά απέφυγε να ζητήσει υλική συμπαράσταση στον Κόλπο και εξασφάλισε έτσι την ήθικη συνδρομή των συμμάχων του χωρίς να έχει το μειονέκτημα μιάς ρητής άρνήσεως τους να στείλουν δυνάμεις στην περιοχή, αν χρειασθεί.

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΝΑ ΜΙΛΗΣΕΙ ΓΙΑ ΤΑ VHF Ο ΑΡΜΟΔΙΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

Αυτή η απάντηση του αρμοδίου διευθυντού του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών για το θέμα των VHF που δημοσιεύθηκε στα «Ναυτικά Χρονικά» την 1 Ιουνίου δείχνει ότι οι μανδρίνοι αντί να λύσουν ένα ουσιαστικό πρόβλημα όχληνται πίσω από παρωχημένους νόμους (ό ένας που επικαλείται στην επιστολή του είναι του έτους 1930 και ο άλλος του 1977) και δεν αφήνουν τίποτε να περπατήσει σ' αυτόν τον άμιο τόπο. Οι περισσότεροι από αυτούς εξασφαλίζουν έτσι την παρουσία τους στη δημόσια διοίκηση και φυσικά το πρόβλημα δεν είναι τί θέλουν και τί κάνουν οι μανδρίνοι αλλά το τί θέλει και τί πράττει η υπεύθυνη πολιτική ηγεσία για να προωθηθούν τα συμφέροντα του τόπου και όχι των μανδρίνων.

Γι' αυτό καλό θα ήταν να απαντήσει για το θέμα των VHF ο αρμόδιος υπουργός για να μάθουμε από «πρώτο χέρι» πώς σκέπτεται η υπεύθυνη πολιτική ηγεσία του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών γι' αυτό το τόσο καυτό θέμα για τη Ναυτιλία και τους ανθρώπους της αλλά και για τα έσοδα και μάλιστα σε συνάλλαγμα που έχει χάσει και εξακολουθεί να χάνει η χώρα από την άβελ-

τηρία — για να χρησιμοποιήσω την επιεικέστερη λέξη — των μανδρινών του ΟΤΕ και του συγκεκριμένου υπουργείου.

Σας παρακαλώ για ευνοήτους λόγους να χρησιμοποιήσετε μόνο τα αρχικά του όνοματός μου.

Φιλικότατα
Ν.Π.

Πειραιάς, 12/6/87

Σημ. Συντ. Τα «Ναυτικά Χρονικά» με σχόλιο που δημοσιεύεται στις σελίδες 27-28, ζητούν από τον αρμόδιο υπουργό να δηλώσει ποιά συγκεκριμένα μέτρα πρόκειται να λάβει εναντίον αυτών που ευθύνονται για την άπώλεια εσόδων εκατομμυρίων δολαρίων.

ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ ΕΜΦΑΝΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΚΡΗΤΗ ΣΑΝ ΞΕΧΩΡΙΣΤΟ ΚΡΑΤΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

Συνέχεια στο θέμα Κρήτης και της επιμονής των «συμμάχων» να την εμφανίζουν σαν ξεχωριστό κράτος, θέλω να γνωστοποιήσω αυτό που έπεσε στην αντίληψή μου πρόσφατα. Ο διενθής Χριστιανικός σύνδεσμος όλων των Εκκλησιών για τους ναυτικούς IC-MA (International Christian Maritime Association), δηλ. τα Seamen's clubs που συμπεριλαμβάνουν την Αγγλικανική Εκκλησία, Ρωμαιοκαθολική, Μεθοδιστών, Βαπτιστών κλπ. κλπ. ακόμα και την Έλληνική Ορθόδοξη Εκκλησία με πρόεδρο τον αιδεσιμώτατο Bernard Krug (Γερμανό προφανώς) στο βιβλιαράκι που εκδίδει με τα χριστιανικά κέντρα ανά τον κόσμο αναφέρει: IRAKLION CRETE MEDITERRANEAN Catholic tel.: (081) 283918!!!

Ενώ για τον Πειραιά: PIRAEUS GREECE Deutsche Seemannsmission in association with British Sailors Society κλπ.

Επειδή δεν είμαι ενημερωμένος έρωτώ τους αρμοδίους μήπως, λέω, μήπως οι σύμμαχοι δεν έχουν αναγνωρίσει την Ένωση της Κρήτης με την Ελλάδα και τόσα χρόνια στα σχολεία δεν μάς τό λένε για να μην έλθει στη σκέψη μας η παροιμία «Αμα έχεις τέτοιους φίλους τί τους θέλεις τους έχθρους». Έρωτώ.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΠ. ΣΥΓΟΜΑΛΑΣ

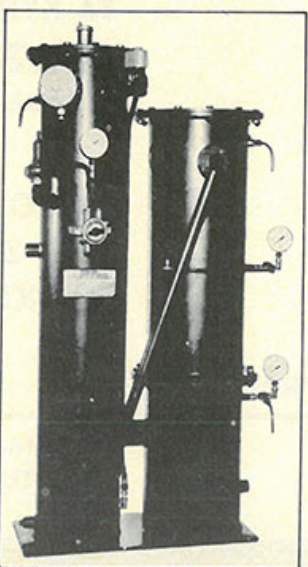
Κολόμπος, 26.5.87

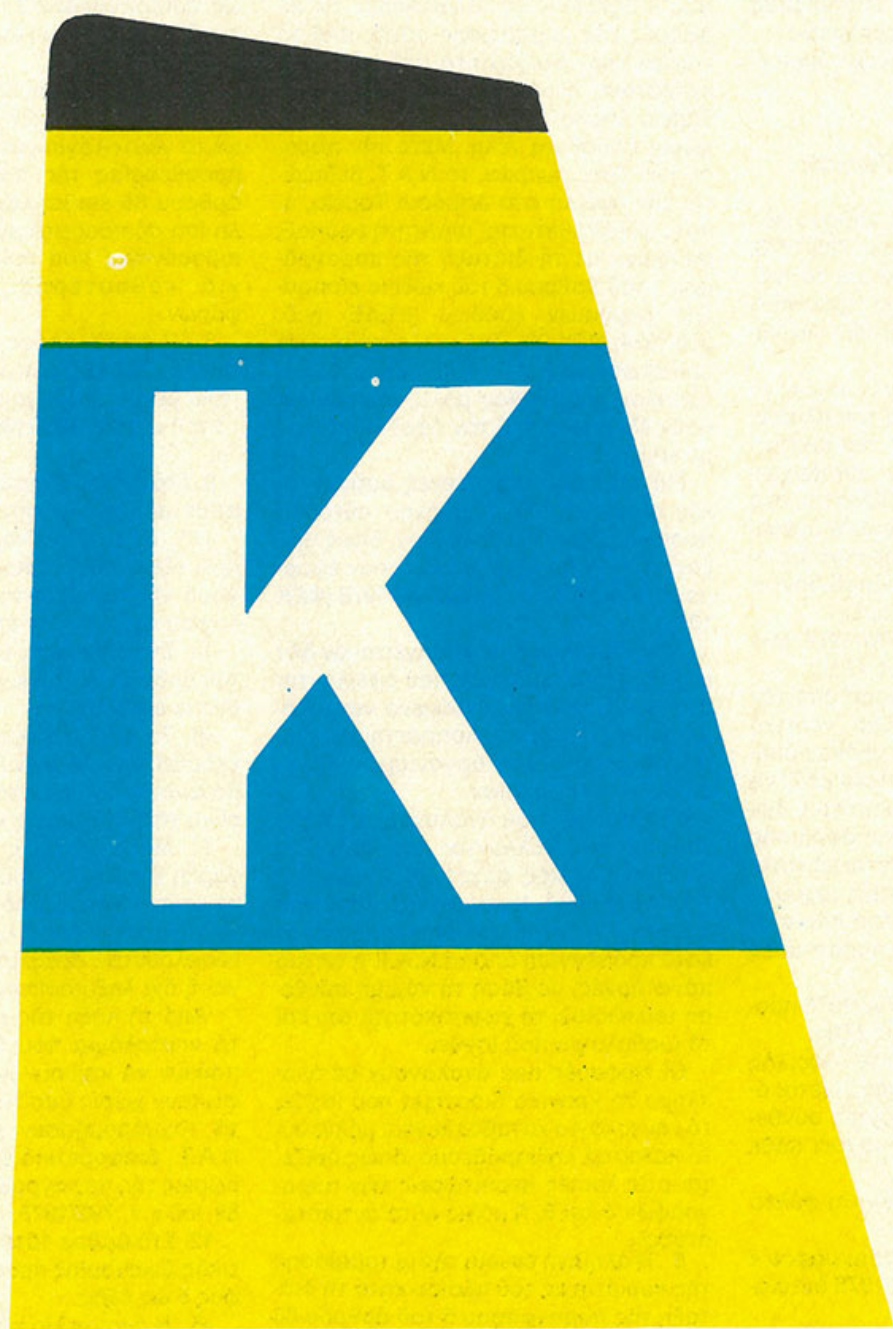
Purity under 5 PPM
15 PPM IMO approved
under Res. A393 X

POSEIDON

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

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





ATHENIAN TANKERS

Ο νέος Νόμος για το NAT

Ψηφίσθηκε από τη Βουλή και στο σύλλογό του ο νέος νόμος για το NAT που έχει ήδη αποσταλεί για δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως. Τό πληρές κείμενο του νέου νόμου έχει ως εξής:

Άρθρο 1

Εισφορές. Βεβαίωση. Είσπραξη.

1. Η παράγραφος 3 του άρθρου 33α του κωδικοποιημένου νόμου 792/1978, όπως αυτό κωδικοποιήθηκε με το π.δ. 913/1978 (ΦΕΚ 220) και έχει προστεθεί με το άρθρο 25 του ν. 1085/1980 αντικαθίσταται ως εξής:

«3. Οι πλοία πάνω εισφορές υπολογίζονται στη νόμιμη σύνθεση του πλοίου, παρακρατούνται από τον πλοιοκτήτη κατά την πληρωμή των αποδοχών στους ναυτικούς και αποδίδονται στο Ν.Α.Τ., στο οποίο περιέρχεται ή διαφορά, με τις ίδιες προϋποθέσεις με τις οποίες παρακρατούνται και αποδίδονται σε αυτό και οι λοιπές εισφορές».

2. Στο άρθρο 37 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται παράγραφος 13 ως εξής:

«13. Επιτρέπεται η εξαγορά από τον ασφαλισμένο ή συνταξιούχο ναυτικό και την οικογένειά του του χρόνου υπηρεσίας που διανύθηκε σε πλοία με ξένη σημαία των οποίων οι πλοιοκτήτες δεν έχουν υπογράψει συμβάσεις αφάλισης με το Ν.Α.Τ. Η εξαγορά γίνεται με καταβολή των εισφορών οι οποίες ισχύουν για αντίστοιχα συμβεβλημένα πλοία, επαυξημένων, κατά επτά (7) ποσοστιαίες μονάδες».

3. Στο άρθρο 84 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται παράγραφος 14 ως εξής:

«14. Ο υπολογισμός της οφειλής προς το Ν.Α.Τ. από εισφορές γίνεται από το Ταμείο με βάση τη νόμιμη σύνθεση και το μισθολόγιο που ισχύει κάθε φορά».

Για το σκοπό αυτόν εκδίδεται φύλλο έκκαθάρσης».

4. Η περίπτωση α. της παραγράφου 4 του άρθρου 86 του κ.ν. 792/1978 αντικαθίσταται ως εξής:

«α. Μόλις συμπληρωθούν τρεις μήνες από την έκδοσή του».

5. Η παράγραφος 7 του άρθρου 86 του κ.ν. 792/1978 αντικαθίσταται ως εξής:

«7. Σέ δέκα ημέρες από τη λήξη της

προθεσμίας της περίπτωσης α. της παραγράφου 4 οι υπόχρεοι της παραγράφου 6 οφείλουν να εξοφλήσουν τις εισφορές της περίπτωσης αυτής από το ναυτολόγιο, ανεξάρτητα από την αντικατάσταση ή μη του ναυτολογίου. Το Ταμείο υπολογίζει τις εισφορές αυτές χωρίς πρόσθετα τέλη. Μετά την πάροδο των δέκα ημερών, το Ν.Α.Τ. βεβαιώνει την οφειλή στο Δημόσιο Ταμείο, όποτε αυτή καθίσταται απαιτητή εφάπαξ, σύμφωνα με τη διάταξη της παραγράφου 1 του άρθρου 5 του κώδικα εισπράξεως δημοσίων εσόδων (ΚΕΔΕ) (ν.δ. 356/1974, ΦΕΚ 90). Στην τελευταία αυτή περίπτωση το Ν.Α.Τ. απαγορεύει τον απόλο του πλοίου μόλις συμπληρωθούν έξι μήνες από τον έφοδιασμό του με ναυτολόγιο.

Για τις καθυστερούμενες ασφαλιστικές εισφορές του εξαμήνου αυτού ή προηγούμενων ναυτολογίων, όπως ορίζονται στην παράγραφο 3, έχουν εφαρμογή οι διατάξεις του α.ν. 86/1976 (ΦΕΚ 136).

Νέο ναυτολόγιο δέ χορηγείται αν δεν καταβληθούν εισφορές που οφείλονται στο Ν.Α.Τ. από προηγούμενο ναυτολόγιο, καθώς και οι συνεισπραττόμενες εισφορές υπέρ άλλων οργανισμών, λογαριασμών ή κεφαλαίων.

Οι εισφορές που αναλογούν σε κάθε τρίμηνο καταβάλλονται στο Ν.Α.Τ. ή στις ναυτιλιακές αρχές έσωτερικού ή στά προξενικά λιμεναρχεία Λονδίνου και Νέας Υόρκης, προϋπολογιζόμενες κατά προσέγγιση από το Ν.Α.Τ. ή τις πλοίαρχους, με βάση τη νόμιμη σύνθεση του πλοίου, τη χωρητικότητά του και το μισθολόγιο που ισχύει.

Οι εισφορές που αναλογούν σε όλοκληρο τό χρονικό διάστημα που ισχύει το ναυτολόγιο καταβάλλονται μόλις αυτό καταστεί ληξιπρόθεσμο, όπως ορίζεται στις λοιπές περιπτώσεις των παραγράφων 4 και 5, ή μόλις αυτό αντικατασταθεί».

6. Η αληθινή έννοια της μεταβίβασης της κυριότητας του πλοίου κατά τη διάταξη της παραγράφου 5 του άρθρου 88 του κ.ν. 792/1978 είναι ότι σε αυτήν περιλαμβάνονται: η εκούσια και η αναγκαστική εκποίηση του πλοίου, καθώς και η μεταβίβαση της κυριότητάς του με καθολική ή ειδική διαδοχή αίτια θανάτου.

7. Από την πρώτη του μεθεπόμενου

μήνα από τη δημοσίευση του νόμου αυτού στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως, η παράγραφος 2 του άρθρου 89 του κ.ν. 792/1978, όπως ισχύει, αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Σέ περίπτωση εκπρόθεσμης καταβολής των εισφορών που οφείλονται από το ναυτολόγιο μετά την πάροδο της προθεσμίας της παραγράφου 7 του άρθρου 86 επιβάλλονται πρόσθετα τέλη ίσα σε ποσοστό με τις πρόσθετες επιβαρύνσεις που ορίζονται στο ΚΕΔΕ για καθυστέρηση βεβαιωμένων φόρων».

8. Η παράγραφος 7 του άρθρου 89 του κ.ν. 792/1978, όπως αυτή αντικαταστάθηκε με την παράγραφο 2 του άρθρου 3 του ν. 1085/1980 (ΦΕΚ 255) καταργείται.

9. Στο άρθρο 89 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται παράγραφος 13 ως εξής:

«13. Δέ χορηγείται νέο ναυτολόγιο πριν εξοφληθεί το προηγούμενο. Μεταφορά της οφειλής του παλαιού ναυτολογίου στο νέο δεν επιτρέπεται».

10. Στο εδάφιο β. της παραγράφου 1 του άρθρου 90 του κ.ν. 792/1978 αντικαθίσταται ως εξής:

«β. Τό φύλλο έκκαθάρσης που έχει εκδοθεί από το Ν.Α.Τ., με το οποίο βεβαιώνεται οφειλή στο Δημόσιο Ταμείο, είναι τίτλος νόμιμος και εκτελεστός».

11. Μέσα σε τρεις μήνες από την έναρξη της ισχύος του νόμου αυτού όλα τα ναυτολόγια παραδίδονται στο Ν.Α.Τ. ή στις προξενικές ή λιμενικές αρχές και εξοφλούνται, ανεξάρτητα από το αν είναι ή όχι ληξιπρόθεσμα.

Από τη λήξη της προθεσμίας αυτής τα ναυτολόγια που δεν παραδόθηκαν παύουν να ισχύουν και οι πλοίαρχοι οφείλουν χωρίς υπαίτια καθυστέρηση να τα ταχυδρομήσουν με απόδειξη στο Ν.Α.Τ., διαφορετικά υπόκεινται στις κυρώσεις της παραγράφου 10 του άρθρου 89 του κ.ν. 792/1978.

12. Στο άρθρο 1012 του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας προστίθεται παράγραφος 5 ως εξής:

«5. Η άναγγελία των απαιτήσεων του Ν.Α.Τ. στον υπάλληλο του πλειστηριασμού πλοίου γίνεται πριν από την ημέρα του πλειστηριασμού».

13. Χρηματικά ποσά που καταβλήθηκαν στο Ν.Α.Τ. από υπερθεματιστές σε πλειστηριασμούς πλοίων, καθώς και έγ-

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

γυητικές επιστολές που κατατέθηκαν για τη διαγραφή ή διάλυση πλοίων δεν επιστρέφονται ούτε συμψηφίζονται, εκτός αν, κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού, έχει εκδοθεί αμετάκλητη δικαστική απόφαση.

14. Για την είσπραξη των εισφορών του κλάδου επικουρικής ασφάλισης ναυτικών εφαρμόζεται αναλόγως η παράγραφος 3 του άρθρου 33α του κ.ν. 792/1978, όπως κάθε φορά ισχύει.

15. Στο τέλος του εδαφίου β. του άρθρου 205 του Κώδικα Ίδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ν. 3816/1958, ΦΕΚ 32) προστίθενται τα εξής:

«καί τα πρόστιμα που επιβλήθηκαν ή επιβάλλονται από το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Έργασίας υπέρ του Κεφαλαίου Άνεργίας και Άσθενείας Ναυτικών (KAAN)».

16. Μεταφέρονται από την Γ' Κατηγορία πλοίων στην Β' Κατηγορία πλοίων του Πίνακα Ι του άρθρου 16 του κ.ν. 792/1978 και τα ύδροπτερυγα πλοία, ανεξαρτήτως χωρητικότητας, με αντίστοιχο συντελεστή στάθμισης Ι.Ι.

Άρθρο 2 Συνταξιοδοτικά θέματα

1. Στο τέλος της περίπτωσης β. του άρθρου 3α του κ.ν. 792/1978 όπως έχει προστεθεί με το άρθρο 1 του ν. 1085/1980 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Για την παραπάνω πενταετή υπηρεσία, απαιτείται να έχουν πληρωθεί ή βεβαιωθεί οι ασφαλιστικές εισφορές και η τελευταία ναυτολόγηση, διάρκειας τουλάχιστον επτάμισι μηνών, να έγινε μέσα στα τελευταία πέντε χρόνια προτού επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος. Ο χρόνος άδειας δε συνυπολογίζεται για συμπλήρωση της πενταετούς υπηρεσίας».

2. Στην παράγραφο 1 του άρθρου 14 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται εδάφιο δ. ως εξής:

«δ. Κατ' εξαίρεση στην παραπάνω πενταετή υπηρεσία περιλαμβάνεται και εκείνη που αποκτήθηκε σε πλοία, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητά τους, τη διάρκεια της τελευταίας ναυτολόγησης, το τριπλάσιο όριο και τη ναυτολόγηση μέσα στη τελευταία πενταετία, προτού επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος, μόνο όμως αν ο ασφαλισμένος έχει αναπηρία ανώτερης του 67%, ή έχει συμπληρώσει το 65ο έτος της ηλικίας του και δεν λαμβάνει σύνταξη από άλλο ασφαλιστικό φορέα κύριας ασφάλισης.

Σε περίπτωση θανάτου του ασφαλισμένου, πριν από τη δημοσίευση του νόμου τούτου, ανεξάρτητα από την ηλικία του, τη σύνταξη λαμβάνοντα δικαιούμενα σύνταξης πρόσωπα της οικογένειάς του, με βάση τις προϊσχύουσες διατάξεις».

2α. Η επί διαδοχικής ασφάλισης πρέπει να έχει συμπληρώσει ο διαδοχικά ασφαλισμένος, μαζί με την υπηρεσία του

πάνω σε πλοίο και το χρόνο ασφάλισης σε άλλους φορείς, είκοσαετή τουλάχιστο συνθετική ναυτική υπηρεσία και την ηλικία που απαιτεί για συνταξιοδότηση ο ασφαλιστικός φορέας στον οποίο έχει το μεγαλύτερο χρόνο ασφάλισης εκτός από το Ν.Α.Τ.

Έξομοιώνεται με πραγματική ναυτική υπηρεσία ο χρόνος ασφάλισης σε άλλο φορέα, όταν ο χρόνος αυτός σύμφωνα με τις ισχύουσες κάθε φορά διατάξεις είναι απαραίτητος για την απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας.

Στόν διαδοχικά ασφαλισμένο, που έχει συμπληρώσει το πεντηκοστό έτος της ηλικίας του, το Ν.Α.Τ. αν είναι ο τελευταίος ασφαλιστικός φορέας, χορηγεί τη σύνταξη που δικαιούται με βάση τα χρόνια της πραγματικής ναυτικής υπηρεσίας του.

Η σύνταξη αυτή, ύστερα από αίτηση του συνταξιούχου στο Ν.Α.Τ., προσαυξάνεται, αφού ληφθούν υπόψη τα χρόνια ασφάλισής του σε άλλο φορέα, μόνο όταν συμπληρώσει το όριο ηλικίας που απαιτεί ο άλλος φορέας. Εάν ο συνταξιούχος έχει χρόνο ασφάλισης σε περισσότερους φορείς, οι αιτήσεις για προσαύξηση υποβάλλονται μόλις συμπληρώσει την προϋπόθεση της ηλικίας που όριζεται στην νομοθεσία για κάθε φορέα.

Για τη θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος σύμφωνα με το εδάφιο αυτό, δε λαμβάνεται υπόψη ο χρόνος άσθενείας και στρατιωτικής υπηρεσίας, ο οποίος όμως υπολογίζεται για επάυληση της σύνταξης.

Τα παραπάνω δεν ισχύουν για τους ναυτικούς που έχουν συμπληρώσει συνθετική ναυτική υπηρεσία στο Ν.Α.Τ. δεκαπέντε ετών μόνο με ναυτική υπηρεσία, έστω και αν έχουν και χρόνο ασφάλισης σε άλλους φορείς.

3. Στο άρθρο 14 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται παράγραφος 11 ως εξής:

«11. Αν ο ασφαλισμένος παίρνει σύνταξη από άλλο ασφαλιστικό φορέα και συμπληρώνει τις προϋποθέσεις συνταξιοδότησης και από το Ν.Α.Τ., παίρνει τη σύνταξη που δικαιούται με βάση τα χρόνια της συνθετικής ναυτικής υπηρεσίας του και όχι την κατώτατη σύνταξη του Ταμείου.

Αυτό ισχύει και στις περιπτώσεις μεταβίβασης της σύνταξης στα μέλη της οικογένειάς του».

4. Στο τέλος της παραγράφου 2α του άρθρου 16 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η υπηρεσία που πραγματοποιήθηκε στην ασφάλιση άλλου ασφαλιστικού φορέα και μεταφέρεται στο Ν.Α.Τ. καταχωρείται στη μερίδα του ασφαλισμένου κατά χρονολογική σειρά πραγματοποιήσεώς της και με ειδικότητα κυβερνήτη πλοίου μέχρι 25 κοχ. Η σειρά αυτή λαμβάνεται υπόψη για την εξεύρεση του συνταξιοδοτικού μισθού».

5. Το άρθρο 17β του κ.ν. 792/1978, όπως έχει προστεθεί με το άρθρο 19 του ν. 1085/1980, αντικαθίσταται ως εξής:

Άρθρο 17β

Θαλαμηπόλοι, Ξυλουργοί, βοηθοί φροντιστών, ναύκληροι, αρχιθερμαστές, κυβερνήτες, λιπαντές, αρτοποιοί και μηχανοδηγοί, που έχουν πραγματοποιήσει μετά την απόκτηση της άδειας έξι χρόνια πραγματική ναυτική υπηρεσία, καθώς και ναυτικοί κάτοχοι άδειας μαγείρου Γ' τάξης, που έχουν πραγματοποιήσει μετά την απόκτηση της άδειας οκτώ χρόνια τουλάχιστον πραγματική ναυτική υπηρεσία σε πλοία της κατηγορίας Β' του πίνακα Ι του άρθρου 16, υπάγονται στην οικεία κλάση συνταξιοδοτικού μισθού μαγείρου Α' τάξης με την προϋπόθεση ότι έχουν καταβάλει ή ότι θα καταβάλουν τις αντίστοιχες εισφορές μαγείρου Α' τάξης».

6. Το άρθρο 27 του κ.ν. 792/1978 αντικαθίσταται ως εξής:

Άρθρο 27

1. Για την ανικανότητα ασφαλισμένου ή μέλους της οικογένειάς του γνωματεύουν οι πρωτοβάθμιες ύγειονομικές επιτροπές του Δημοσίου ή του Ι.Κ.Α.

Για κάθε άμφισβήτηση που αφορά γνωμάτευση πρωτοβάθμιας ύγειονομικής επιτροπής επιτρέπεται προσφυγή από τον ενδιαφερόμενο και το Ν.Α.Τ. στην οικεία δευτεροβάθμια ύγειονομική επιτροπή μέσα σε τριάντα (30) ημέρες από τη επίδοσή της σε αυτόν. Με κοινή απόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού καθορίζεται η αποζημίωση που καταβάλλει το Ν.Α.Τ. στο δημόσιο ή στο Ι.Κ.Α. καθώς και η διαδικασία για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

2. Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος ή μέλος της οικογένειάς του παραπέμπεται σε νοσοκομείο για παρακολούθηση ή παρατήρηση, είτε από το Ν.Α.Τ. είτε από τις ύγειονομικές επιτροπές ή την αναθεωρητική επιτροπή, τα νοσοκομειακά έξοδα και κάθε άλλη σχετική δαπάνη βαρύνουν το Ν.Α.Τ.

3. Η ανικανότητα μέλους οικογένειας που ζητά παροχή διαπιστώνεται σε προθεσμία ενός έτους από το θάνατο του ασφαλισμένου ή του συνταξιούχου σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθρο αυτό.

4. Η σύνταξη των προσώπων για τα οποία οι ύγειονομικές επιτροπές αποφαίνονται ότι η υγεία τους έχει αποκατασταθεί διακόπτεται με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του Ν.Α.Τ.

5. Για να ποσοστά ασφαλιστικής ανικανότητας ισχύουν και για το Ν.Α.Τ. οι διατάξεις της νομοθεσίας του Ι.Κ.Α.

Ο διευθυντής παροχών του Ν.Α.Τ. έχει ανάλογη αρμοδιότητα με το διευ-

θωντή υποκαταστήματος Ι.Κ.Α.).

6. Απαιτήσεις του Ν.Α.Τ. ή των ασφαλισμένων του κατά του Ν.Α.Τ. που προέκυψαν από τον επανυπολογισμό των συντάξεων με βάση τις διατάξεις του κ.ν. 792/1978 θεωρούνται παραγεγραμμένες. Συντάξεις που έχουν επανυπολογιστεί και απονεμηθεί με βάση το άρθρο 11 του κ.ν. 792/1978 ΦΕΚ 110 θεωρούνται ότι έχουν σωστά επανυπολογιστεί και απονεμηθεί.

7. Επιτρέπεται η επανεξέταση των κατά τη δημοσίευση του νόμου αυτού συνταξιούχων από την οικεία υγειονομική επιτροπή. "Αν οι επανεξεταζόμενοι κρίνονται ικανοί, διακόπτεται η σύνταξή τους με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του Ν.Α.Τ.

Με απόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας όρίζονται οι προϋποθέσεις και η διαδικασία για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής.

8. Όσοι μετά τη δημοσίευση του νόμου αυτού συνταξιοδοτούνται από το Ν.Α.Τ. λόγω ανικανότητας ή ατυχήματος επανεξετάζονται από τις υγειονομικές επιτροπές κάθε τριετία μέχρι τη συμπλήρωση του 50ού έτους της ηλικίας τους, εκτός από αυτούς που πάσχουν από άνω νόσημα. Η κρίση για την ανικανότητα πρέπει να στηρίζεται στις ειδικές συνθήκες άσκησης του ναυτικού επαγγέλματος και στις ειδικές συνθήκες της ειδικότητας και του βαθμού του επανεξεταζόμενου συνταξιούχου.

"Αν οι επανεξεταζόμενοι κρίνονται ικανοί, η σύνταξή τους διακόπτεται με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του Ν.Α.Τ.

9. Οι συνταξιούχοι του Ν.Α.Τ. των οποίων το συνολικό ποσό σύνταξης προσδιορίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 11 παρ. 3 του ν. 1405/1983 ΦΕΚ 180 όπως αυτό τροποποιήθηκε με το ν. 1539/1984 64 επανετάσσονται από την έναρξη καταβολής της σύνταξής του, με απόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας, σε κατηγορία που αντιστοιχεί σε σύνταξη ναυτικού με υπηρεσία πάνω σε πλοίο.

10. Στο τέλος της δεύτερης περιόδου της παρ. 1γ του άρθρου 84 του κ.ν.

792/1978 προστίθεται περίοδος που έχει ως εξής:

"Ειδικότερα οι πλοιοκτήτες των επιβατηγών πλοίων, ανεξάρτητα από τη χωρητικότητά τους, υποχρεούνται στην καταβολή εισφορών μόνο για το σύνολο της νόμιμης σύνθεσης του πληρώματος του πλοίου, χωρίς να ισχύει για τους πέραν της συνθέσεως ναυτολογούμενους ή αύξηση, της αριθ. 30037/1059/86 απόφασης του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας, του άρθρου 6 του παρόντος».

Άρθρο 3

Απαγόρευση της ναυτολόγησης συνταξιούχων.

Αναστολή και λήξη της σύνταξης.

1. Στο άρθρο 34 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται παράγραφος 7 ως εξής:

"7. Απαγορεύεται η ναυτολόγηση συνταξιούχων άλλων ασφαλιστικών οργανισμών που κατέχουν ναυτικό φυλλάδιο. Η παράβαση της διάταξης αυτής συνεπάγεται την άμεση διακοπή της σύνταξης των πλοίων πάνω συνταξιούχων για όσο χρόνο εργάζονται σε πλοίο».

2. Στο άρθρο 26 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται παράγραφος 12 ως εξής:

"12. Οι συνταξιούχοι του Ν.Α.Τ. υποβάλλουν τον Ιανουάριο κάθε έτους δήλωση για το αμετάβλητο των συνταξιοδοτικών προϋποθέσεων τους. Οι πληρεξούσιοι συνταξιούχων του Ν.Α.Τ., κατά τον έλεγχο των πληρεξούσιων εγγράφων τους, που ισχύουν για μία πενταετία, δηλώνουν με υπεύθυνη δήλωση του ν.δ. 105/1969 (ΦΕΚ 28) το λόγο για τον οποίο ο συνταξιούχος δεν εισπράττει αυτοπροσώπως τη σύνταξή του. Με απόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας ρυθμίζεται κάθε λεπτομέρεια για την εφαρμογή της παραγράφου αυτής».

3. Μετά το άρθρο 25 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται άρθρο 25α, ως εξής:

Άρθρο 25α

Αναστολή καταβολής της σύνταξης

Η καταβολή της σύνταξης αναστέλλεται στις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) Αν ο συνταξιούχος εκτίει σε έλλη-

νικές φυλακές ποινή στερητική της ελευθερίας μεγαλύτερη από ένα έτος και για όσο χρόνο την εκτίει. "Αν όμως υπάρχουν πρόσωπα που σε περίπτωση θανάτου του θα έπαιρναν σύνταξη, τα πρόσωπα αυτά παίρνουν τη σύνταξη που θα έπαιρναν σε περίπτωση θανάτου του συνταξιούχου.

β) Για όσο χρόνο ο συνταξιούχος λόγω ατυχήματος ή ανικανότητας δεν προσέρχεται να εξεταστεί. Στη σχετική πρόσκληση του Ν.Α.Τ. που επιδίδεται με απόδειξη όρίζεται και εύλογη προθεσμία».

4. Μετά το άρθρο 26 του κ.ν. 792/1978 προστίθεται άρθρο 26α, ως εξής:

Άρθρο 26

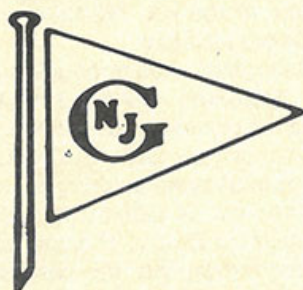
Λήξη συνταξιοδοτικού δικαιώματος

Τό συνταξιοδοτικό δικαίωμα λήγει στο τέλος του μήνα μέσα στον οποίο ο συνταξιούχος πέθανε ή η χήρα ασφαλισμένου συνήψε νέο γάμο ή τα τέκνα ή οι αδελφοί ασφαλισμένου συμπλήρωσαν το όριο ηλικίας που προβλέπεται στην παρ. 1 του άρθρου 20. "Αν όμως πριν από τη συμπλήρωση της ηλικίας αυτής συνήψαν γάμο, το συνταξιοδοτικό τους δικαίωμα λήγει στο τέλος του μήνα μέσα στον οποίο έγινε ο γάμος. Κατ' εξαίρεση, το συνταξιοδοτικό δικαίωμα τέκνου ή αδελφού ασφαλισμένου δε λήγει στις πέντε πρώτες περιπτώσεις αν είναι απόλυτα και οριστικά ανίκανος για βιοποριστική εργασία».

5. Οι διατάξεις των εδαφίων β. και δ. της παραγράφου 1 του άρθρου 20 του κ.ν. 792/1978 αντικαθίστανται ως εξής:

β. Τα άγαμα τέκνα που έχουν γεννηθεί σε γάμο, έχουν νομιμοποιηθεί ή έχουν αναγνωρισθεί έκουσως ή δικαστικώς καθώς και όσα έχουν υιοθετηθεί τουλάχιστον τρία έτη πριν από το θάνατο του ασφαλισμένου, μέχρι τη συμπλήρωση του 18ου έτους της ηλικίας τους ή για όσο χρόνο συνεχίζουν τις σπουδές τους σε σχολές της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, όπως καθορίζει απόφαση του Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας και μέχρι τη συμπλήρωση του 24ου έτους, εφ' όσον μετά τη συμπλήρωση του 18ου έτους δεν ασκούν επάγγελμα ούτε λαμ-

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

βάνουν σύνταξη από τό δημόσιο ή από άλλο ασφαλιστικό φορέα. 'Επίσης τά ά- γαμα τέκνα πού είναι απόλυτα καί όρι- στικά άνίκανα γιά κάθε βιοποριστική εργασία».

δ. Οί άγαμοί άδελφοί τούς όποιους άποδεδειγμένα συντηρούσε ό ασφα- λισμένος πού πέθανε, μέχρι τή συμπλή- ρωση τού 18ου έτους τής ηλικίας τους ή γιά όσο χρόνο συνεχίζουν τίς σπουδές τους σέ σχολές τής τριτοβάθμιας εκπαί- δευσης, όπως καθορίζει άπόφαση τού ύπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας καί μέ- χρι τή συμπλήρωση τού 24ου έτους, έφ' όσον μετά τή συμπλήρωση τού 18ου έ- τους δέν άσκοούν επάγγελμα ούτε λαμ- βάνουν σύνταξη από τό δημόσιο ή από άλλο ασφαλιστικό φορέα.

'Επίσης οί άγαμοί ή έγγαμοί άδελφοί τούς όποιους άποδεδειγμένα συντη- ρούσε ό ασφαλισμένος, έφ' όσον είναι απόλυτα καί όριστικά άνίκανοι γιά κάθε βιοποριστική εργασία».

6. 'Η παράγραφος 5 τού άρθρου 20 τού κ.ν. 792/1978 καταργείται.

7. Οί συνταξιοδοτικές ύποθέσεις γιά τίς όποιες οί σχετικές αίτήσεις ύποβλή- θηκαν μετά τή χρονολογία καταθέσεως τού νόμου αύτου κρίνονται σύμφωνα μέ τίς νέες διατάξεις του.

8. Τό άρθρο 43 τού π.δ. 913/1978 (ΦΕΚ 220 Α) καθώς καί κάθε σχετική διάταξη πού άφορά τήν αναθεωρητική έπιτροπή καταργείται. Γιά τίς έκκρεμείς ύποθέ- σεις παρέχεται στους ασφαλισμένους προθεσμία δύο μηνών από τή δημοσίευ- ση τού νόμου τούτου γιά νά προσφύ- γουν στά Διοικητικά Δικαστήρια.

9. α. Χρηματικά ποσά πού τό Ν.Α.Τ. κατέβαλε τά έτη 1978 καί 1979 στά πρό- σωπα πού έκαμαν τόν επανυπολογι- σμός των συντάξεων καλώς καταβλή- θηκαν καί δέν άναζητούνται. 'Επίσης καλώς καταβλήθηκαν τά δοθέντα στον οικονομικό σύμβουλο τού Ν.Α.Τ.

β. Χρηματικά ποσά πού τό Ν.Α.Τ. έλα- βε από τούς Λογαριασμούς καί Κεφά- λαια πού διοικεί ή διαχειρίζεται γιά τήν πληρωμή των συνταξιούχων του, καλώς έχουν ληφθεί καί νομίμως έχουν κατα- βληθεί. Νομίως έχουν καταβληθεί καί τά ποσά πού τό Ν.Α.Τ. έδωσε στό ταμείο προνοίας κατώτερων πληρωμάτων έμ- πορικού ναυτικού.

γ. 'Από τή δημοσίευση τού νόμου τού- του, τόν οικονομικό καί διαχειριστικό έ- λεγχο τού Ν.Α.Τ. β. άσκοούν επιθεωρη- τές δημόσιων ύπολόγων, όριζόμενοι ύ- πό τού 'Υπουργού Οικονομικών

10. Μέ τήν έναρξη ισχύος τού παρόν- τος νόμου τό έδάφιο β. τής παραγρά- φου 1 τού άρθρου 4 τού ν. 619/1977 κα- тарγείται.

11. 'Επαναφέρεται σέ ισχύ μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1987, τό δικαίωμα γιά ύπο- βολή αίτησης άναγνώρισης ύπηρεσίας από ναυτικούς πού στερήθηκαν τό δι- καίωμα ναυτολόγησης από 21 'Απριλίου 1967 μέχρι 23 'Ιουλίου 1974 ύπό τίς προϋποθέσεις τού άρθρου 3 τού 374/1976.

Άρθρο 4

1. Μετά τό άρθρο 208 τού Κώδικα Δη- μοσίου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ.) (ν.δ. 187/1973, ΦΕΚ 261) προστίθεται άρθρο 208α ως έξης:

Άρθρο 208α

Εικονική ναυτολόγηση.
Ναυτολόγηση συνταξιούχων

Ναυτικός πού έχει άπογραφεί καί ναυτολογηθεί ή καταχωρηθεί στίς κατα- στάσεις πλοίου μέ ξένη σημαία ασφαλι- σμένου στό Ναυτικό 'Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) άν δέν εργάζεται στό πλοίο, κα- θώς καί συνταξιούχος τού Ν.Α.Τ. ή άλ- λου φορέα μέ συμμετοχή τού Ν.Α.Τ. κα- τά τίς διατάξεις τής διαδοχικής ασφάλι- σης, άν επαναλαμβάνει τό ναυτικό έ- πάγγελμα χωρίς άδεια τής αρμόδιας άρχής, τιμωρείται μέ φυλάκιση τουλάχισ- στον ενός έτος. Μετατροπή τής ποινής δέν έπιτρέπεται. Μέ τήν ίδια ποινή τιμω- ρείται ό πλοίαρχος πού τόν ναυτολόγη- σε ή υπέγραψε τήν κατάσταση πληρώ- ματος τού συμβεβλημένου πλοίου, ό πραγματικός πλοιοκτήτης, ό κατά τό καταστατικό τής εκπρόσωπος τής πλοιοκτήτριας εταιρείας, οί αντιπρόσω- ποί τους πού έχουν δηλωθεί στό 'Υ- πουργείο 'Εμπορικής Ναυτιλίας ή στό Ν.Α.Τ., καθώς καί ό υπάλληλος μέ τήν έννοια τού άρθρου 13 τού ποινικού Κώ- δика πού έχει συνεργήσει. Τό έν άδίκη- μα τιμωρείται μόνο έκ δόλου».

2. 'Η περίπτωση στ. τής παραγράφου 1 τού άρθρου 250 τού Κ.Δ.Ν.Δ. αριθμεί- ται ως ζ. καί μετά τήν περίπτωση ε. προ- στίθεται νέα περίπτωση στ. ως έξης:

«στ. 'Υστερα από καταδίκη μέ άμετά- κλητη δικαστική άπόφαση γιά παράβα- ση τού άρθρου 208α».

3. 'Η παράγραφος 1 τού άρθρου 239 τού Κ.Δ.Ν.Δ. αντικαθίσταται ως έξης:

«1. Οί διατάξεις των άρθρων 207, 208α, 209, 213, 214, 216, 217, 218, 219, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 230 καί 231 εφαρμόζονται καί στους ήμεδαπούς ναυτικούς πού ύπηρετούν σέ πλοία μέ ξένη σημαία ασφαλισμένα στό Ν.Α.Τ.».

Άρθρο 5

'Υπαγωγή ναυτικών στίς διατάξεις τού 'Οργανισμού 'Εργατικής Κατοικίας

'Η παράγραφος 2 τού άρθρου 52 τού κ.ν. 792/1978 αντικαθίσταται ως έξης:

«2. Μέ προεδρικό διάταγμα, πού έκδί- δεται ύστερα από πρόταση των 'Υπουρ- γών 'Εργασίας καί 'Εμπορικής Ναυτι- λίας, μπορούν νά ύπαχθουν στίς διατά- ξεις τού ν.δ. 2963/1954 (ΦΕΚ 195) οί ναυ- τικοί πού ύπάγονται στήν ασφάλιση τού Ν.Α.Τ.

Μέ τό ίδιο προεδρικό διάταγμα καθο- ρίζονται οί εισφορές καί κάθε λεπτομέ- ρεια γιά τήν εφαρμογή τής παραγρά- φου αύτης».

Άρθρο 6

Κύρωση 'Υπουργικών αποφάσεων

Κυρώνονται άφότου ίσχυσαν:

α) 'Η άπόφαση τού ύπουργού 'Εμπο- ρικής Ναυτιλίας 30037/1059/1986 τής 7 'Απριλίου 1986 (ΦΕΚ 151).

β) 'Η άπόφαση των ύπουργών 'Εθνι- κής Οικονομίας, Οικονομικών καί 'Εμ- πορικής Ναυτιλίας 30033/1983 τής 10 Νοεμβρίου 1983 (ΦΕΚ 665).

γ) 'Η άπόφαση των ύπουργών 'Εθνι- κής Οικονομίας, Οικονομικών καί 'Εμ- πορικής Ναυτιλίας 30033/1112/1984 τής 3 'Απριλίου 1984 (ΦΕΚ 236).

δ) 'Η άπόφαση των ύπουργών 'Εθνι- κής Οικονομίας, Οικονομικών καί 'Εμ- πορικής Ναυτιλίας 30033/2219/1984 τής 30 'Ιουλίου 1984 (ΦΕΚ 655).

ε) 'Η άπόφαση των 'Υπουργών 'Εθνι-

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: 310080 CHIOS - 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS-NAPLES

κῆς Οικονομίας, Οικονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας 30033/3145/1984 τῆς 30 Νοεμβρίου 1984 (ΦΕΚ 862).

στ) Ἡ ἀπόφαση τῶν Ὑπουργῶν Ἐθνικῆς Οικονομίας, Οικονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας 30033 τῆς 29 Μαρτίου 1985 (ΦΕΚ 178).

ζ) Ἡ ἀπόφαση τῶν Ὑπουργῶν Ἐθνικῆς Οικονομίας, Οικονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας 30033/1985 τῆς 21 Ὀκτωβρίου 1985 (ΦΕΚ 726).

(Σημ. Συντ.: Ἡ πρώτη ἀπὸ τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως ἀφορᾷ τὴν αὐξηση τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ NAT, καὶ οἱ ὑπόλοιπες τὴν καθιέρωση καὶ τὴν επέκταση τῆς αὐτόματης τιμαριθμητικῆς ἀναπροσαρμογῆς στὶς συντάξεις τοῦ NAT).

Ἄρθρο 7

1. α. Στὸ προσωπικὸ τοῦ ὑπουργείου Δημόσιας Τάξης, πού ὑπηρετεῖ σὲ ὑπηρεσίες καὶ ὁμάδες, οἱ ὁποῖες προβλέπονται ἀπὸ τὸ 357/1986 (Α-157), μὲ τὴν εἰδικότητα τοῦ ἀνιχνευτῆ ἢ ἐξουδετερωτῆ βομβῶν καὶ ἐκρηκτικῶν μηχανισμῶν ἢ καὶ μὲ τῆς δύο αὐτῆς εἰδικότητες, χορηγεῖται μηνιαῖο ἐπίδομα ἴσο μὲ τὸ 30% τοῦ βασικοῦ μισθοῦ τοῦ ὑπαστυνόμου Β'. Τὸ ἴδιο ποσοστὸ ἐπιδόματος χορηγεῖται καὶ στοὺς συνοδούς σκύλων πού χρησιμοποιοῦνται γιὰ τὴν ἀνίχνευση (ἀνεύρεση) ἐκρηκτικῶν ὑλῶν, σύμφωνα μὲ τὸ ἄρθρο 1 παρ. 1α τοῦ ν. 1024/1980 (Α-47) καὶ τὸ ἄρθρο 62 παρ. 5 τοῦ ν. 1481/1984 (Α-152).

Τὸ ἐπίδομα αὐτὸ μπορεῖ νὰ ἀναπροσαρμόζεται μὲ ἀπόφαση τῶν Ὑπουργῶν Οικονομικῶν καὶ Δημόσιας Τάξης.

β. Τὸ ἀνωτέρω ἐπίδομα χορηγεῖται καὶ σὲ δικαιούχους, πού ἀπέχουν ἀπὸ τὰ καθήκοντά τους μέχρι τρεῖς μῆνες, ὅταν ἡ ἀποχὴ ὀφείλεται σὲ νοσηλεία ἢ πάθηση ἢ ἀναρρωτική ἀδεια λόγω τραυματισμοῦ κατὰ τὴ διάρκεια ἐπέμβασης γιὰ ἐπισήμανση ἢ ἐξουδετέρωση ἢ καταστροφή ἐκρηκτικοῦ μηχανισμοῦ ἢ αὐτοσχέδιας βόμβας ἢ κατὰ τὴ διάρκειά ἐκπαιδευτικῆς ἀσκησης στὰ ἀντικείμενα αὐτά. Ἀποχὴ ἀπὸ τὰ καθήκοντα γιὰ ὁποιοδήποτε ἄλλο λόγω ἐφ' ὅσον διαρκεῖ περισσότερο ἀπὸ τριάντα ἡμέρες συνεπάγεται τὴ διακοπὴ χορήγησης τοῦ ἐπιδόματος.

2. Στὸ προσωπικὸ τῶν Εἰδικῶν Κατασταλτικῶν Ἀντιτρομοκρατικῶν Μονάδων τῆς Ἑλληνικῆς Ἀστυνομίας, πού ὁργανώνονται σύμφωνα μὲ τῆς διατάξεις τοῦ π.δ. 534/1978 (Α-114) μὲ ἀποστολὴ τὴν καθοριζόμενη στὸ ἄρθρο 40 τῆς 10891 Φ. 002.21/λε ἀπὸ 7-7-1980 ἀπόφασης τοῦ Ὑπουργοῦ Δημόσιας Τάξης, χορηγεῖται μηνιαῖο ἐπίδομα εἰδικῶν ἐπιχειρήσεων, ἴσο μὲ τὸ 20% τοῦ βασικοῦ μισθοῦ ὑπαστυνόμου Β'. Τὸ προσωπικὸ αὐτὸ δὲν μπορεῖ νὰ ὑπερβαίνει τὰ ἑκατὸν πενήντα (150) ἄτομα. Τὸ ἐδάφιο β. τῆς παραγράφου 1 ἐφαρμόζεται ἀναλόγως καὶ γιὰ τὸ προσωπικὸ αὐτῆς τῆς παραγράφου. Τὸ ἐπίδομα αὐτὸ μπορεῖ νὰ ἀναπροσαρμόζεται μὲ ἀπόφαση τῶν Ὑπουργῶν Οικονομικῶν καὶ Δημόσιας Τάξης.

3. Γιὰ τὸ προσωπικὸ τῶν παραγράφων 1 καὶ 2 ἐφαρμόζονται καὶ οἱ διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 10 καὶ 11 τοῦ ν.δ. 1033/1971 (Α-232) ὅπως τροποποιήθηκε μὲ τὸ ἄρθρο 2 τοῦ ν. 1544/1985 (Α-80).

4. Οἱ διατάξεις τῶν παρ. 1 καὶ 3 ἔχουν ἐφαρμογὴ ἀπὸ 24-4-87 καὶ γιὰ τὸ χρόνο ἐκπαίδευσης ὧν εἰδικεύονται ὡς ἀνιχνευτῆς ἢ ἐξουδετερωτῆς βομβῶν καὶ ἐκρηκτικῶν μηχανισμῶν.

5. Οἱ διατάξεις τῆς παρ. 3 τοῦ παρόντος ἀρθροῦ ἐφαρμόζονται γενικά καὶ γιὰ τὸ ἀστυνομικὸ προσωπικὸ τὸ ὁποῖο θανατώνεται ἢ τραυματίζεται κατὰ τὴν ἐκτέλεση ὑπηρεσίας σὲ χώρους ἐπισήμανσης ἢ ἐξουδετέρωσης αὐτοσχέδιων βομβῶν ἢ ἐκρηκτικῶν μηχανισμῶν ἀπὸ ἐκρηξη αὐτῶν.

Ἄρθρο 8

Τὸ ἄρθρο 207 τοῦ Κώδικα Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου πού κυρώθηκε μὲ τὸ ν. 3816/1958 ἀντικαθίσταται ὡς ἐξῆς:

Ἄρθρο 207

Ὅταν ἐκποιεθῇ τὸ πλοῖο συμβατικά, τὸ προνόμιο ἐξακολουθεῖ νὰ ὑφίσταται, ἐφόσον μὲ ἀπόφαση δικαστηρίου ἀναγνωρισθῇ ἐναντὶ αὐτοῦ πού ἀπόκτησε τὸ πλοῖο, κατόπιν σχετικῆς ἀγωγῆς ἢ ὁποῖα ἐγείρεται μέσα σὲ ἀποσβεστική προθεσμία τριῶν μηνῶν ἀπὸ τὴν ἐγγραφή τῆς ἐκπονητικῆς σύμβαςης στὸ νηολόγιο. Προκειμένου περὶ προνομίουχων

ἀπαιτήσεων ἀπὸ τὴ σύμβαση ἐργασίας τοῦ πλοιοάρχου καὶ τοῦ πληρώματος, καθὼς καὶ τῶν ἀπὸ τὴ ναυτολόγησή αὐτῶν δικαιωμάτων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, ἡ ἀνωτέρω ἀποσβεστικὴ προθεσμία ὁρίζεται σὲ ἓνα ἔτος».

Ἄρθρο 9

Στὸ ἄρθρο 20 τοῦ Κωδικοποιημένου ν. 792/1978 προστίθεται παράγραφος 8 πού ἔχει ὡς ἐξῆς:

«1. Ἐπιγενόμενη συμπλήρωση τοῦ 60οῦ ἔτους τῆς ἡλικίας ἢ ἀνικανότητας γιὰ ἐργασία, περὶ τῶν ὁποίων προβλέπουν οἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἀρθροῦ, θεμελιώνει δικαίωμα σύνταξης ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία πού ἐπῆλθε εἴτε ἡ συμπλήρωση τοῦ ὁρίου ἡλικίας εἴτε ἡ ἀνικανότητα».

Ἄρθρο 10

Τὸ ἐδ. 6 τοῦ ἀρθροῦ 975 τοῦ Κώδικα Πολιτικῆς Δικονομίας (Π.Δ. 503/1985, ΦΕΚ 182) ἀντικαθίσταται ὡς ἐξῆς:

«6. Οἱ ἀπαιτήσεις τῶν Ὁργανισμῶν Κοινωνικῆς Ἀσφάλισης ἐφόσον προέκυψαν μέσα στὴν τελευταία 2ετία πρὶν ἀπὸ τὴν ἡμέρα τοῦ πλειστηριασμοῦ».

Ἄρθρο 11

1. Οἱ διατάξεις τοῦ ν.δ. 172/1974 ὅπως τροποποιήθηκε καὶ ἰσχύει σήμερον ἐφαρμόζονται ἀνάλογα καὶ στοὺς ἀσφαλισμένους τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου (Ν.Α.Τ.).

2. Οἱ ἀσφαλιστικές εἰσφορές γιὰ τὴν ἐξαγορά τοῦ ἀναγνωριζομένου ὡς συντάξιμου χρόνου καλύπτονται ἀπὸ τὸ NAT.

3. Ἡ αἴτηση ὑποβάλλεται στὸ NAT μέσα σὲ προθεσμία ἑξὶ (6) μηνῶν ἀπὸ τὴν ἐναρξὴ ἰσχύος τοῦ παρόντος.

Ἄρθρο 12

Ἡ ἰσχὺς τοῦ παρόντος νόμου ἀρχίζει μὲ τὴν δημοσίευσή του στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβέρνησης, ἐκτός ἀν διαφορετικὰ ὁρίζεται στὶς ἐπὶ μέρους διατάξεις του.

PHONES: 675.4321, 321.7586
TELEX: 87517 SMYRNIODIS

TELEFAX 301-675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Συμμαχία πλοιοκτητών καί ναυτικών έναντίον τών ξένων ανταγωνιστών

Του κ. ΓΙΩΡΓΟΥ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΑΡΟΥ, πλοιάρχου Ε.Ν.

Τό θέμα του ΝΑΤ δέσποσε στην ελληνική ζωή τόν τελευταίο καιρό. Καί δέν είναι τυχαίο. Διότι άφορά άμεσα εκατοντάδες χιλιάδες ελληνικές οικογένειες καί εκατοντάδες επιχειρήσεων, πού ό τζίρος τους σέ δολάρια ξεπερνάει ίσως τό συνολικό τζίρο σέ ξένο συναλλαγμα του ελληνικού χώρου.

Καί έπειδή είναι τόσο σοβαρό θέμα δέν μπορεί νά αντιμετωπίζεται μόνον παρεπιπτόντως. Καί στίς περιόδους αϊχμής καί άναμέτρησης οί ναυτικοί νά άναγκάζονται νά δένουν τά βαπόρια καί νά παλεύουν μέ τούς λιμενικούς ποιός θά ρίξει τόν άλλον στή θάλασσα.

Γιά τήν έξοδο του ΝΑΤ από τήν κρίση χρειάζεται ρεαλισμός στή στρατηγική καί στά μέτρα πού θά ληφθούν, από φορείς πού θά υπερβούν τά τετριμένα καί σάν τέτοιο μέτρο είδαμε τήν αύξηση τών εισφορών πλοιοκτητών καί ναυτικών κατά 3% καί 1%, όσο και άν δέν συμφωνούμε μέ τόν άπότομο τρόπο πού μπήκε.

Άλλά άν μείνουμε σέ αυτό τό μέτρο μάλλον τήν κρίση δέν θά τήν ξεπεράσουμε.

Έμείς προτείνουμε τά πιό κάτω μέτρα πού άλλα είναι μεσοπρόθεσμα, άλλα μακροπρόθεσμα καί άλλα ίσως μόνον όράματα:

1. Νά καταργηθεί τό ΕΛΟΕΝ. Διότι οί ναυτικοί παίρνουν οικογενειακά επιδόματα όταν δουλεύουν καί τότε δέν τά χρειάζονται. Άρα άν συμφωνηθεί μπορεί τό 2% τών κρατήσεων του ΕΛΟΕΝ νά ένσωματωθεί στίς κρατήσεις του ΝΑΤ καί ειδικά μόνο γιά τό λογαριασμό τών συντάξεων.

2. Νά σταματήσουν πιά μετά από 30 χρόνια οί εισφορές τών ναυτικών υπέρ του ΟΓΑ καί οί εισφορές αυτές νά ένσωματωθούν υπέρ του ΝΑΤ καί ειδικότερα στο λογαριασμό τών συντάξεων.

3. Νά ψηφιστεί γενναίο μέτρο μεταβατικού χαρακτήρα καί κάθε χρόνο νά αύξάνουν οί υπέρ ΝΑΤ κρατήσεις κατά 1% συνολικά καί μέχρι νά φτάσουν σέ λίγα χρόνια στο 30% συνολικά. Καί στην αύξηση αυτή νά συμμετέχουν οί

ναυτικοί καί οί έφοπλιστές σέ μία αναλογία ένα προς δύο.

Ή μεταβατικότητα του μέτρου θά επιτρέψει σέ όλους τούς παράγοντες νά φτάσουμε στο 30% συνολικές κρατήσεις χωρίς τό σοκάρισμα πού θά προκαλούσε μία άπότομη αύξηση τών ασφαλίστρων.

Καί άς μή φανεί έξωπραγματικό τό 30% γιά συνολικές κρατήσεις υπέρ ΝΑΤ, γιατί γιά πολλά χρόνια τό πληρώνουν οί ναυτικοί τών άνασφάλιστων πλοίων.

Καί είναι καί ή άνισότητα αυτή έναντίον τών ναυτικών τών άνασφάλιστων, ένας λόγος πού χάνει τό ΝΑΤ πολλά έσοδα. Γιατί ή συντριπτική πλειοψηφία τών ναυτικών τών άνασφάλιστων πλοίων λόγω τής άδικης, άνιστης, άντισυνταγματικής καί έχθρικής αυτής στάσης του ΝΑΤ άποφεύγουν τήν έξαγορά, γιατί θεωρούν ότι τούς κλέβουν.

4. Οί συντάξεις νά έχουν βέβαια άνώτατο καί κατώτατο ύψος όριζόμενα ανάλογα μέ τίς συνθήκες καί μέ ένδιάμεσες συντάξεις ανάλογα μέ τό τί έδωσε ό κάθε ναυτικός σέ όλη τή ναυτική του ζωή.

Καί νά λείψουν οί διάφορες πονηρές διατάξεις πού όρίζουν συντάξεις ανάλογα μέ τούς μισθούς τής τελευταίας πενταετίας ή ανάλογα μέ τό κατεχόμενο δίπλωμα.

5. Άπό τουδε και στο έξής τό κράτος όταν άποφασίζει κοινωνική πολιτική μέσω του ΝΑΤ, νά πληρώνει τό ίδιο τό κράτος τό κόστος πού αναλογεί στο χαριστικό μέρος τής πολιτικής αυτής.

6. Ή διαδοχική ασφάλιση πρέπει νά στηρίζεται μόνο πάνω σέ οικονομικά δεδομένα, πού πρέπει νά λαβαίνουν υπ' όψη τους όλες τίς παραμέτρους καί τό κυριότερο τί προίκα φέρνει ό διαδοχικά ασφαλιζόμενος στο ΝΑΤ καί τί πρέπει νά του άποδίδει αυτή ή προίκα.

7. Νά άποκτηθούν έστω καί δικαστικά οί ζημιές πού υπέστη τό ΝΑΤ από τή πολιτική του Κράτους έναντίον του στους έξής τρεις τομείς:

α. Νά έρευνηθεί άν μέ όλο ή άμέλεια οί κρατικές διοικήσεις του ΝΑΤ δραχμο-

ποιούσαν τά σέ ξένο συναλλαγμα άποθεματικά χωρίς λόγο, σέ χρόνο πού επέκειτο ύποτίμηση τής δραχμής ή άνάτιμηση του δολλαρίου καί νά μάς δώσουν πίσω τή ζημιά.

β. Νά έρευνηθεί ή ζημιά πού υπέστη τό ΝΑΤ από τίς χαριστικές πράξεις του κράτους. Όπως π.χ. οί συνταξιοδοτήσεις ανθρώπων πού δέν πλήρωσαν τίποτα στο ΝΑΤ ή πλήρωσαν έλάχιστα. Καί τό κράτος νά πληρώσει στο ΝΑΤ τή ζημιά.

γ. Νά ύπολογισθούν οί τόκοι πού έχανε τό ΝΑΤ από τήν άναγκαστική κατάθεση του ΝΑΤ σέ κρατικές τράπεζες όλων τών άποθεματικών του μέ έπιτόκιο έξεφτελιστικό. Καί όλη αυτή ή ζημιά κεφαλοποιημένη καί μέ τόκους ύπερμερίας νά έπιστραφεί στο ΝΑΤ από τούς «ΣΑΨ'ΛΟΚ» τών κρατικών τραπεζών.

Τά μέτρα τής παραγράφου αυτής φαίνονται όλίγον σάν όράματα, όμως άν άγωνιστούν ή ΠΝΟ καί οί ασφαλισμένοι κάτι μπορεί νά πετύχουν. Τουλάχιστον νά γίνουν διαπραγματευτικό χαρτί γιά παραγραφή τών δανείων του ΝΑΤ τής έποχής αυτής τής κρίσεως.

8. Καί φυσικά τό μέγιστο μέτρο είναι ή αύξηση τών ασφαλισμένων πού πληρώνουν εισφορές, καθώς καί ή αύξηση τών μηνών πού πληρώνει στο ΝΑΤ ό κάθε ήσφαλισμένος. Καί αυτό θά γίνει μέ τούς πιό κάτω τρόπους:

α. Μέ τήν ισότητα στίς κρατήσεις καί στα δικαιώματα στα υπά ελληνική σημαία καί στα άνασφάλιστα πλοία, διότι αυτή ή ισότητα θά προσελκύσει τούς εργαζόμενους ναυτικούς στα 1.500 άνασφάλιστα πλοία νά εξαγοράζουν όλοι όλόκληρη τήν ύπηρεσία τους. Καί είναι ειδικά οί εισφορές όλων τών ναυτικών αυτών ύψηλών κλιμακίων.

β. Μέ τήν διατήρηση ή ακόμα μέ τήν αύξηση του αριθμού τών ύπαρχόντων πλοίων μέ ελληνική σημαία στην ποντοπλοία, πού είναι καί ό μεγάλος καύμός τών φιλόξενων «Ναυτικών Χρονικών». Γιατί αυτόμάτως τά πλοία φέρνουν έσοδα στο ΝΑΤ.

Καί φυσικά τά πλοία δέν έρχονται

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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

στην ελληνική σημαία με καμιά θεία επιφοίτηση, αλλά έρχονται με σύστημα και με προϋποθέσεις, αρκεί να υπάρχει προς τούτο η θέληση.

Θέλουμε τα πλοία σαν πολιτεία και σαν κοινωνία; Και αν τα θέλουμε ως καθορίσουμε μέχρι ποίου σημείου ποσοτικά και ποιοτικά τα θέλουμε. Καθαρές σχέσεις, διαφανείς και ρεαλιστικοί δεσμοί μεταξύ σημαίας, φιλοξενουμένου κεφαλαίου, ναυτεργατικού δυναμικού και στεριανής υποστήριξης του πλοίου.

Όχι πλέον καταστάσεις που γενούν έφοπλιστές τύπου Χατζηφωτίου στον Πειραιά.

Όχι πλέον η άσυνδοσία των άναυτων λεφουσίων στον Πειραιά να μπαρκαρώνουν σε υπεύθυνες θέσεις.

Όχι πλέον τό κυνήγι του πλοίου, του καπετάνιου και του ναυτικού να γίνει συντεχνιακό χαρτί για την αύξηση των οργανικών θέσεων του Λ.Σ.

Ο αριθμός των πλοίων και των ναυτικών να συμβαδίζει και να αναπτύσσεται μέσα σε όριο που μπορεί να αντέξει η ελληνική κοινωνία.

Να προβλεφτούν σε περιόδους ίκανοποιητικών ναύλων παράλληλα άλληλασφαλιστικά ταμεία άλληλεγγύης πλοίων και ναυτικών για τις περιόδους κρίσεων που να στηρίζονται μόνο σε οικονομικά δεδομένα και να είναι ανεξάρτητα από ό,τιδήποτε άλλο υπάρχει μέχρι τώρα.

Ελληνική σημαία μεγαλύτερη από τώρα, αλλά με βάσεις ισχυρές και ελαστικές που να μπορεί να ελίσσεται και όχι γίγαντας με πηλίνα πόδια, όπως έγινε τις δεκαετίες του 1960 και 1970.

Αυτή η ναυτιλία θα φέρει κέρδη στους έφοπλιστές, πλούτο στη χώρα, μισθούς στους ναυτικούς και τό NAT στην Ίθακη της σιγουριάς και της ασφάλειας.

Πιστεύω ότι η κρίση πρέπει να μάς διδάξει πολλά και όλους και σε οργάνωση και σε νοικοκυριό και σε παραγωγικότητα, αλλά πρό πάντων σε συμμαχίες.

Αυτή τη στιγμή με τα δεδομένα που υπάρχουν, όφειλουμε όλοι μας, ναυτεργατικό δυναμικό, έφοπλισμός, πολιτεία και στεριανή υποστήριξη της ναυτιλίας να συμμαχήσουμε έναντι των ξένων με σκοπό:

α. Οι Έλληνες ναυτικοί να ξαναπαρουν τις θέσεις έργασίας που τους πήραν οι ξένοι ναυτικοί.

β. Τα ελληνικά πλοία και κυρίως τα με ελληνική σημαία να ξαναπαρουν τους ναύλους και τις αγορές που τους υπεξαίρεσαν τα ξένα πλοία, έπειδή συνεπικουρήθηκαν τα ξένα αυτά πλοία από τις χώρες τους, από τους νηογνώμονες και από τις τράπεζες.

γ. Οι στεριανές δουλειές που ασχολούνται με τη ναυτιλία να ξαναβρουν τους πελάτες τους που είναι τα ελληνικά πλοία.

Όλα αυτά μπορούμε να τα κάνουμε. ΤΟ ΘΕΜΑ ΕΙΝΑΙ ΑΝ ΤΟ ΘΕΛΟΥΜΕ.

Η γνώμη του συντάκτου αυτού του κειμένου είναι ότι η συντριπτική πλειοψηφία όλων των παραγόντων τό θέλει.

Και ως μη φανεί έξωπραγματική ή εγκεφαλική ή προτεινόμενη συμμαχία κεφαλαίου και έργασίας.

Η συμμαχία που προτείνουμε είναι συμμαχία εθνική έναντι των ξένων

ανταγωνιστών και έχθρων μας, για να αποκτήσουμε τη πίττα του ναύλου.

Και φυσικά όταν την αποκτήσουμε θέλουμε δέν θέλουμε καθημερινά θά άγωνιζόμαστε και ταξικά και άτομικά ποιός θά πάρει μεγαλύτερο κομμάτι γιά τη δική του τη τάξη, γιά τόν έαυτό του. Αυτά είναι φυσικά πράγματα και δέν πρέπει να μάς φοβίζουν.

Ας προχωρήσουμε λοιπόν στο δρόμο της ενότητας προς τα έξω, γιατί χωρίς ενότητα άπέναντι των έξωτερικών κοινών έχθρων της ναυτιλίας, δέν θά υπάρχουν πλοία, δέν θά υπάρχουν ναυτικοί και μισθοί, ναύλοι και κρατήσεις και συντάξεις.

Και τότε άς χαίρονται τη νίκη τους οι μειοψηφίες των ναυτικών που θέλουν άγώνα γιά τόν άγώνα και οι μειοψηφίες των έφοπλιστών που παθαίνουν έμφραγμα στο μικρότερο αίτημα των ναυτικών.

Από τη μιά είναι ό δρόμος της προόδου και του άγώνα γιά όλους μας που τόν θέλει ή συντριπτική πλειοψηφία του ναυτιλιακού κόσμου και από την άλλη ή μιζέρια, ή φτώχεια, ή γκρίνια και ό μηδενισμός.

Επί τέλους άς πάρουν οι έφοπλιστές ναύλους και κέρδη.

Επί τέλους άς πάρουν οι ναυτικοί μισθούς και σιγουριά.

Όλοι μαζί είμαστε στο ίδιο βαπόρι που λέγεται Έλληνική Ναυτιλία και όλοι μαζί θά έπιζήσουμε ή όλοι μαζί θά πνιγοϋμε.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΛΑΡΟΣ

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

Πικρές αλήθειες και διαπιστώσεις

Του κ.ΧΑΡ. ΑΡΚΑΛΑΚΗ, υποπλοίαρχου Ε.Ν.

Στό τεύχος των Ναυτικών Χρονικών της 15 Μάη, αρ. φύλλου 1247/1006, μ' ενδιαφέρον μελέτης, μά περισσότερο περίσκεψης, μ' απασχολήσανε οι διατυπωμένες απόψεις σας στα μικρά κεφάλαια του «ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΟΣ» και ιδιαίτερα η «Μπλέ κάρτα», ή «Λύση: Τά πολλά πλοία», τό «Δουλειά στους Έλληνες», τό «Θά 'Αναγκαστεί να μιλήσει» και τέλος τό «'Η συζήτηση στη βουλή». 'Αναμφισβήτητα όλα τά θέματα αυτά, ταξινομούμενα σ' επικαιρότητα, θά έπρεπε κάποτε, χωρίς φιλολογίες, ν' αποτελέσουνε σοβαρότατη ατζέντα συζητήσεων σέ διακομματική έπιτροπή, πλαισιούμενη από τήν ΕΕΕ, ΠΝΟ, ΝΕΕ, αλλά και τούς φορείς εκείνους πού άμεσα θά τούς ενδιέφερε ή έπιβίωση της Ναυτιλίας μας.

Χαίρομαι ιδιαίτερα πού, έστω και καθυστερημένα, αναγνωρίζεται τό πώς ή Ναυτιλία μας, ήτο και θά παραμείνει γιά τήν χώρα μας «ΕΘΝΙΚΟΝ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ», πού δέν άντέχει σέ πολιτικο-δεολογικές διεκκυστίδες, πειράματα και άπροσανατόλιστα νομοσχέδια. 'Η Γενική Συνέλευση των πλοιαρχών μέ τόν συνετόν και καθαρόν, όπως πάντα, συνδικαλισμόν της, κατά πλειοψηφίαν, άπέναντι στα σοβαρά προβλήματα της Ναυτιλίας μας, υπεδόμησε γι άλλη μιá φορά μέ ρεαλιστικότητα τό σήμερα και αύριο και σάν αυταπόδεκτο θεώρημα διατύπωσε τήν όρθολογιστική άποψη της, πώς ή Ναυτιλία μας όχι μόνον θά πρέπει νά έπιβίωσει, αλλά και νά επανέλθει σάν άπαραίτητη και θετική ύποδομή, μέ τό συναλλαγματόφορο γιά τήν χώρα μας κεφάλαιόν της, μέ τήν προσφορά έργασίας της, στόν Έλληνα εργαζόμενο σ' αυτήν κατά τό δυνατόν και πρόσφορον και τέλος μέ τήν παρουσία της στό Έθνικό Νηολόγιο νά διασωθεί τό ΝΑΤ, τό Ιστορικότερο ασφαλιστικό ταμείο της πατρίδας μας.

Δυστυχώς, ή Ναυτιλία και τό ΝΑΤ δέν είναι δυνατόν νά έπιβιώσουν μέ φιλολογίες, ρητορικά σχήματα, εύχολόγια και άνεδαφικά νομοσχέδια. Χρειάζεται άποφασιστικότητα και ψυχραιμία άπαλλαγμένα απόλυτα από τήν κομματοϊδεολογική σκοπιμότητα και δημαγωγία.

Τό υπό Έλληνική σημαία πλοίο, όσο και τό υπό Ξένη Έλληνόκτητο, χρειάζονται άνταγωνιστικότητα γιά νά έπιβιώσουν στό διεθνή και δύσκολο διαμετακομιστικό στίβο.

Μήπως θά έπρεπε νά ύπενθυμίσουμε, σ' αυτούς πού άφορούν τ' άρθρα σας ότι ή Ναυτιλία μας είναι βαρειά δανειοδοτημένη από Ξένες τράπεζες πού όχι μόνον δέν έπιτρέπουνε καθυστέρηση στην πληρωμή των τοκοχρεωλυσιών, αλλά και πού έλέγχουνε τίς κινήσεις και

διαχείριση των πλοίων αυτών;

Έπομένως ποία Ναυτιλία θέλουνε νά κρατικοποιήσουνε ή σέ ποία Ναυτιλία προσπαθούνε νά διοχετεύσουνε τά πολιτικο-δεολογικά αλφάβητα τους;

Έπί τέλους καιρός είναι όχι μόνον αυτοί νά προσγειωθούνε στην πραγματικότητα των καιρών, αλλά και νά πάψουνε νά ταλαιπωρούνε μέ άνεργία κι άνέχεια τόν τίμιο κι εύσυνε(δητο) Έλληνα ναυτεργάτη και γενικά τήν Ναυτιλία.

Τήν ουσιώδη αυτή λέξη, όλοι τήν λένε και τήν επαναλαμβάνουνε, χωρίς βέβαια κανείς νάχει τό θάρρος νά τήν αναλύσει και ψύχραιμα, μέ μαθηματική ακρίβεια, νά διατυπώσει τό πώς είναι δυνατόν νά έπιτευχθί, γιατί φοβούνται, νά φοβούνται, τό πολιτικό της κόστος και τήν συνδικαλιστική ύποτόνωση. 'Η πολιτική εύθιξία, εύθυκρισία και είλικρίνεια θ' άπαιτούσαν τόσo από τόν πολιτικό κόσμο, όσο και τόν συνδικαλιστικό χώρο της πατρίδας μας διακομματικά και ύγιή, χωρίς ύπεκφυγές και άρρωστη ρηματολογία, αλλά πάντα μέ απόλυτη συνοδοιπορία πρός τ' άλλα τα της σύγχρονης τεχνολογίας και οικονομικής διαχείρισης, νά διατυπώναμε πώς ή άνταγωνιστικότητα και ό επαναπατρισμός της Έλληνόκτητης Ναυτιλίας θά εξασφαλισθούνε μόνον:

1) Μέ άμεση κατάργηση των νόμων 27 και 29 του 1975.

2) Μέ ύγιή και ρεαλιστικό συνδικαλισμό μπροστά στα πολλά προβλήματα της ναυτιλίας.

3) Διμερείς συμβάσεις ύπογεγραμμένες και από τόν συνδικαλιστικό φορέα, φορέα πού θά πρέπει νά μήν έπηρεάζεται από άνεδαφικά πολιτικο-δεολογικά μανιφέστα, αλλά από άμεμπτο προσανατολισμό πρός τήν έπιβίωση της Ναυτιλίας, τά προβλήματα και τά έπαχθή οικονομικά βάρη της όποιας τά γνωρίζουνε καλά.

4) Είλικρινή συνεργασία μέ τήν διακομματική έπιτροπή όλων των φορέων πού στηρίζουνε τήν Ναυτιλία μας.

5) Φορολογικές άπαλλαγές τόσo στό πλοίο, όσο και στόν ναυτεργάτη.

6) Κλειστές ύπερωρίες και ιδιαίτερες άμοιβές, όπως έχουνε σχεδόν έφαρμόσει όλα τά κράτη πού έχουνε Ναυτιλία, διότι αυτά άποτελούν τό πιό έπαχθές οικονομικό βάρος στό Έλληνικό πλοίο και όχι οι μισθοί.

7) 'Αναδόμηση του κανονισμού έσωτερικής ύπηρεσίας έμπορικων πλοίων και ΚΙΝΔ, αλλά και σαφή σύμβαση έργασίας, χωρίς πιά τούς γρίφους και τά «κατά κρίση του πλοιαρχου».

8) Έπαναφορά των λιμενικών άξιωματικών στό ΝΑΤ και τά συναφή και έπι-

κουρικά του ταμεία και άπαλλαγή τους από τούς άρκετά ύπεράριθμους ύπαλληλους τους έφ' όσον ύπάρχει πιά ή μηχανογράφηση.

9) Κλείσιμο των περισσότερων ΔΣΕΝ, διότι σήμερα από τούς άποφοιτούντας μόνο τό 50% σταδιοδρομεί στη θάλασσα, αλλά και από αυτούς, μόνο τό 20% - 30% δέν θά λέγονται θύματα της άνεργίας σήμερα και αύριο.

10) 'Απαλλαγή του πλοίου από ψευδασθενείς, λαθρεμπόρους, άσχετους, πού δημιουργούν συνεχώς δικαστικά προβλήματα μέ ύψηλές άπαιτήσεις από τήν ναυτιλιακή έπιχείρηση.

Αυτά άν γίνουνε, τότε πιστεύουμε πώς ή Έλληνική Ναυτιλία θά έπιβίωσει και μαζί της τό ΝΑΤ. Έλπίζουμε πώς ή άνεργία θά άμβλυνθί και ό συνετός ναυτεργάτης θά πάψει νά άνεβοκατεβαίνει τήν 'Ακτή Μιαούλη μέ τό άγχος της άνέχειας και της δυστυχίας.

Από τά μικρά κεφάλαια του «Σχολιασμού επικαιρότητας», εκείνο πού πραγματικά μέ εξέπληξε είναι τό «Μπλέ κάρτα», γιά τό όποίο δέν θά συμφωνήσω μαζί σας. 'Η μπλέ κάρτα χρειάζεται, όπως χρειάζονται και οι άντιπρόσωποι ΠΝΟ στό λιμάνια του έξωτερικού, γιατί καλύψανε και περιφρουρήσανε πάντα και κατά τό δυνατόν τά συμφέροντα του Έλληνικού και ιδιαίτερα του ύπό Ξένη σημαία Έλληνόκτητου πλοίου και δέν τ' άφήσανε βορά στα παντοειδή κοράκια, πού πάντοτε προσπαθήσανε και προσπαθούνε νά τά εξαλείψουνε από τόν διεθνή στίβο. Ψύχραιμα και όρθολογιστικά είσηγούμαι, όχι μόνο νά διατηρηθί ή μπλέ κάρτα, αλλά και ν' αύξηθούνε οι άντιπρόσωποι της ΠΝΟ, άποστελλόμενοι καινούργιοι, σάν άπαραίτητη δομή γιά τήν προστασία του Έλληνικού και Έλληνόκτητου πλοίου, στην Αύστραλία δύο (ένas Έλληνας στό Sydney και ένas στό Brisbane) και τέλος ένas όποσδήποτε στην 'Ιαπωνία. Τά έξοδα δικαιοτάτα άς καλυφθούνε μέ τήν άνάλoγη αύξηση στην μπλέ κάρτα, μέ τ' άσήμαντα έξοδα, πού δέν θά έπρεπε νά σχολιασθούνε.

Τά ύπόλοιπα μικροκεφάλαια του «Σχολιασμού επικαιρότητας» είναι γνωστά πιά όχι μόνο στην πλειοψηφία του ναυτεργατικού κόσμου, έκτός εκείνων και μόνο πού μέ σκοπιμότητα έτεροφθαλμοούνε και στρουθοκαμηλίζουνε, αλλά και σ' όλους εκείνους πού εύσυνείδητα πιά ενδιαφέρονται γιά τήν Ναυτιλία μας.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» όμως καλά κάνουν και τά επαναλαμβάνουν γιά νά γίνουν πιά απόλυτο βίωμα και πεποίθηση τό ποιοί φταίνε, άν δέν άλλαξουνε μυαλά, γιά τό χάλι της Ναυτιλίας μας.

BEN MARINE SUPPLIES

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



BEN MARINE SUPPLIES

A DIVISION OF

BEN FOODS (S) PTE LTD

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

**PIRAEUS OFFICE
INTERNATIONAL MARINE SERVICES**

15-17, Hadjikyriakou Avenue
185 37 Piræus
Tel: 4517554, 4514465
Tlx: 241288 I.M.S./211692 CONC
Fax: 4517145



BEN MARINE SUPPLIES

Member of



Singapore Association of
Ship Suppliers



International Ship
Suppliers Association

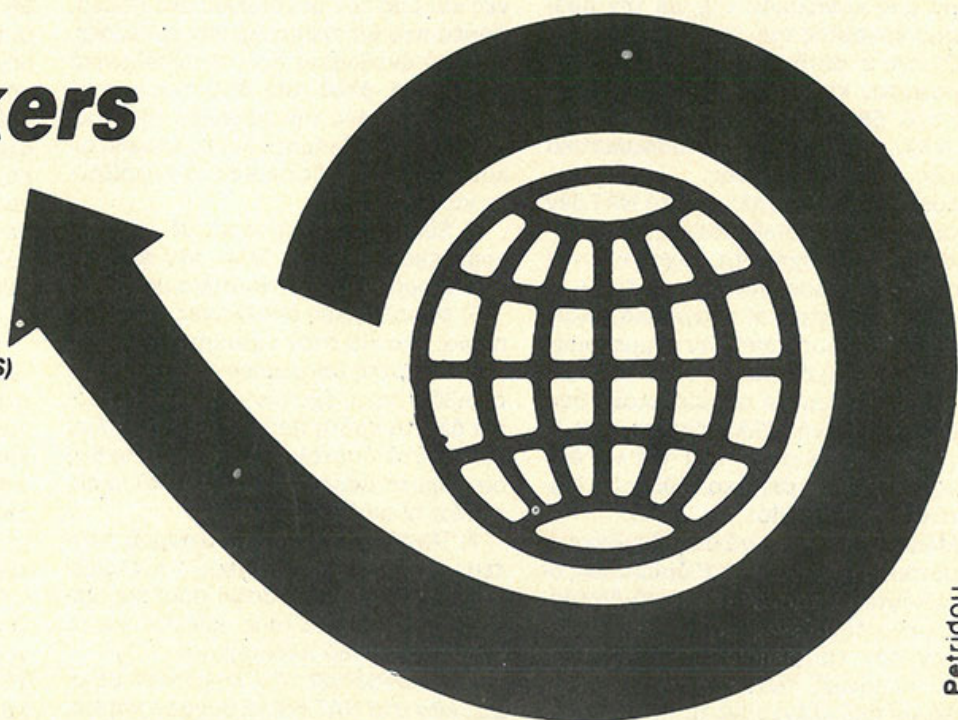
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

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

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIA
KABOURI — ATHENS
P.O.BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ
ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ - ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ. ΜΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗ
ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Άνθ/ρχου (Τ) Λ.Σ. ΕΛΕΝΗΣ ΜΠΑΣΔΑΝΗ, Πολιτ. Μηχ. Συγκοινωνιολόγου
Άνθ/ρχου (Τ) Λ.Σ. ΣΩΤΗΡΗΣ ΘΕΟΦΑΝΗ, Πολιτ. Μηχανικού

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Άντικείμενο — Σκοπιμότητα

Οι τερματικές εγκαταστάσεις κάθε μεταφορικού συστήματος αποτελούν τόν ευαίσθητο κρίκο για την ομαλή λειτουργία του συστήματος. Κατά συνέπεια ο μη ικανοποιητικός σχεδιασμός αυτών των εγκαταστάσεων, σύμφωνα με τις ανάγκες της υπάρχουσας και προβλεπόμενης ζήτησης, έχει σαν αποτέλεσμα συχνά λειτουργικά προβλήματα (συμφόρηση κ.λπ.) και γενικότερα χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης.

Τά λιμάνια σαν τερματικές εγκαταστάσεις για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων από τα χερσαία στα θαλάσσια μέσα και αντίστροφα, πρέπει να διαθέτουν εύκολες προσαρμοσμένες στον τύπο των διακινούμενων φορτίων και στις σύγχρονες ανάγκες των επιβατών.

Ειδικά για τις γραμμές αεροπορικών επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων και τις πορθμειακές γραμμές σήμερα, σε διεθνή κλίμακα, καταβάλλονται αυξημένες προσπάθειες για:

α. Ταυτόχρονη μεταφορά επιβατών και περισσότερων από μία κατηγοριών οχημάτων και φορτίων (επιβατικά αυτοκίνητα, φορτηγά, τρέιλερς, βαγόνια κ.λπ.).

β. Επιτάχυνση της διαδικασίας μεταφοράς, από τη μία με τη δρομολόγηση νέας τεχνολογίας ταχύπλοων σκαφών (HYDROFOILS, HOVERCRAFT, CATA-MARAN) και από την άλλη μερίδα με την ελαχιστοποίηση του χρόνου παραμονής στις αντίστοιχες λιμενικές τερματικές εγκαταστάσεις.

Οι παραπάνω στόχοι επιβάλλουν τον προσεκτικό λειτουργικό σχεδιασμό των λιμενικών τερματικών εγκαταστάσεων (διαχωρισμός ρωών, χώροι αναμονής κ.λπ.), γεγονός που εξασφαλίζει την εντατική και αποδοτική χρήση της υπάρχουσας υποδομής, ιδιαίτερα στις συνθήκες που η υποδομή αυτή είναι, από

πρώτη άποψη, ανεπαρκής ή περιορισμένη.

Η παρούσα εργασία έχει σαν στόχο: — την καταγραφή της διεθνούς εμπειρίας στον σχεδιασμό και τη λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης Ε/Γ—Ο/Γ πλοίων (FERRY TERMINALS),

— την προσέγγιση των προβλημάτων που δημιουργεί η αντίστοιχη υπάρχουσα υποδομή στα Έλληνικά λιμάνια, — την εξαγωγή συμπερασμάτων από μία απόπειρα εφαρμογής καλύτερης οργάνωσης και κυκλοφοριακής ρύθμισης στην επιβατική ζώνη του λιμανιού του Πειραιά (CASE STUDY).

Για την εκπλήρωση των παραπάνω στόχων χρησιμοποιήθηκαν βιβλιογραφικά στοιχεία, υπάρχουσες μελέτες για λιμενικές εγκαταστάσεις του εξωτερικού (DOVER κ.λπ.) και οι εμπειρίες μας από την αντιμετώπιση συγκεκριμένων προβλημάτων σε λιμενικές εγκαταστάσεις Ε/Γ—Ο/Γ πλοίων (Πειραιάς, Ήγουμενίτσα, κ.λπ.).

Στά στενά πλαίσια της παρούσας εργασίας θίγονται τα προβλήματα, γίνεται μία απόπειρα καθορισμού προδιαγραφών σχεδιασμού και προτείνονται κάποιες λύσεις που θεωρούμε ότι είναι εφικτές μέσα στις σημερινές συνθήκες.

Τό θέμα της οργάνωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης Ε/Γ—Ο/Γ πλοίων στη χώρα μας παραμένει ανοικτό για την έρευνα, τις εμπειρίες και τον προβληματισμό μας.

Υπάρχουσα Κατάσταση στα Έλληνικά Λιμάνια

Η Ελλάδα, λόγω των γεωγραφικών ιδιομορφιών της παρουσιάζει σημαντική αεροπορική και πορθμειακή κίνηση.

Όπως προκύπτει από σχετικά στοιχεία τόσο η επιβατική, κίνηση όσο και ο αριθμός των διακινούμενων οχημάτων (επιβατικών και φορτηγών) παρουσιάζουν τα τελευταία χρόνια συνεχή αύξηση.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι συντριπτικό ποσοστό του αεροπορικού στόλου αποτελείται από Ε/Γ—Ο/Γ πλοία (83% του συνολικού αριθμού των αεροπλοϊκών σκαφών).

Τέλος πρέπει να επισημανθεί ότι η καθιέρωση των Ε/Γ—Ο/Γ πλοίων στις αεροπορικές συγκοινωνίες απορρόφησε σημαντικό ποσοστό της εμπορευματικής κίνησης από τα κλασικά φορτηγά πλοία.

Η πραγματικότητα που προκύπτει από τα παραπάνω στοιχεία δημιούργησε νέες απαιτήσεις για την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και κατέστησε από τα πράγματα απαραίτητη τη μετατροπή των αντίστοιχων χερσαίων χώρων των λιμανιών σε τερματικές λιμενικές εγκαταστάσεις Ε/Γ—Ο/Γ πλοίων.

Από την άλλη πλευρά η ανάπτυξη των λιμανιών στη χώρα μας παρουσιάζει, σε γενικές γραμμές, τα παρακάτω χαρακτηριστικά:

α. Ο σχεδιασμός των λιμενικών εγκαταστάσεων ακολούθησε πρότυπα που είχαν σαν βάση, κύρια, την παροχή υπηρεσιών προς τα κλασικά επιβατηγά και τα κλασικά φορτηγά πλοία.

β. Η ανάπτυξη των λιμενικών χώρων έχει γίνει γραμμικά προς την ακτή με ελάχιστους χερσαίους χώρους υποστήριξης.

γ. Στις μελέτες κατασκευής νέων λιμενικών έργων είναι, σχεδόν πάντα, ανύπαρκτος ο λειτουργικός σχεδιασμός των δημιουργούμενων χερσαίων λιμενικών χώρων (ορθολογική χωροθέτηση εγκαταστάσεων, οργάνωση λειτουργιών, κυκλοφοριακή ρύθμιση κ.λπ.). Τό γεγονός αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την έκτακτη και όχι εντατική και αποδοτική χρήση των χερσαίων λιμενικών χώρων, την αλληλοεμπλοκή των πραγματοποιούμενων λειτουργιών και την αδυναμία αντιμετώπισης καταστάσεων «αίχμης».

Πρέπει τέλος να τονισθεί ότι τα προβλήματα που δημιουργούνται σαν συνέπεια κατάστασης που παρουσιάστηκε

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-9307561

πιό πάνω, εμφανίζονται ιδιαίτερα όξυμένα σέ όρισμένα λιμάνια (άφου πέντε λιμάνια τής χώρας συγκεντρώνουν τό 50% τής συνολικής έπιβατικής κίνησης) καί γιά τήν θερινή περίοδο κατά τήν όποία δημιουργούνται μεγάλες αΐχμές στή ζήτηση έπιβατών καί όχημάτων.

Ό όρθολογικός λειτουργικός σχεδιασμός τών χερσαίων λιμενικών χώρων μπορεί νά συμβάλλει, στό μέτρο του δυνατό, άπό τήν μία πλευρά στήν αντιμετώπιση πιεστικών προβλημάτων έξυπηρέτησης, πού αντιμετώπιζον όρισμένα Έλληνικά λιμάνια, καί άπό τήν άλλη στήν έντατική καί άποδοτική έκμετάλλευση τής ύπάρχουσας λιμενικής ύποδομής, συντελώντας έτσι καί στήν επιτυχημένη άξιοποίηση τών τεράστιων έπενδύσεων πού άπαιτούνται γιά τήν κατασκευή νέων λιμενικών έργων.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

Γιά τήν άποδοτική λειτουργία τών λιμενικών έγκαταστάσεων έξυπηρέτησης Ε/Γ—Ο/Γ πλοίων είναι άπαραίτητος ό σωστός σχεδιασμός καί όργάνωση τών χερσαίων χώρων.

Στά πλαίσια βέβαια του γενικότερου λιμενικού σχεδιασμού ένδιαφέρουν καί θέματα πού άφορούν τόν άσφαλή έλλιμενισμό τών πλοίων, όπως έξασφάλιση προσέγγισης κάτω άπό όποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες, αντιμετώπισης τής παλλίροιας καί τών κινδύνων πρόσκρουσης τών πλοίων, έξασφάλιση επικοινωνίας μεταξύ τής άποβάθρας καί του πλοίου μέ κεκλιμένα έπίπεδα ή γέφυρες, χρήση μέσω ναυσιπλοΐας κ.λπ.

Παρολαυτά στήν παρούσα εργασία περιοριζόμαστε στήν διερεύνηση τών προβλημάτων πού άφορούν τήν όργάνωση του χερσαίου χώρου μόνο, έπειδή ή πλειοψηφία τών περιπτώσεων πού αντιμετώπιζουμε δέν άφορά τόν σχεδιασμό νέων λιμενικών έργων άλλα ή μετατροπή τών ύπάρχουσών άποβαθρών παραδοσιακής φορτοεκφόρτωσης έμπορευμάτων σέ χώρους έξυπηρέτησης Ε/Γ—Ο/Γ πλοίων.

Η βάση γιά τόν σωστό σχεδιασμό τών έγκαταστάσεων αυτών είναι ή καταγραφή άπό τή μία καί ή πρόβλεψη άπό τήν άλλη τής κίνησης έπιβατών καί όχημάτων. Έκτός βέβαια άπό τόν όγκο

τής άναμενόμενης ζήτησης, ένδιαφέρει επίσης ή κατανομή τής στό χρόνο ώστε νά έκτιμηθεί ό φόρτος αΐχμής καί ή κατανομή τής στά μέσα (Ι.Χ., φορτηγά κ.λπ.).

Στή συνέχεια παρατίθενται οί προδιαγραφές σχεδιασμού τών χερσαίων λιμενικών χώρων γιά τήν έξυπηρέτηση Ε/Γ—Ο/Γ πλοίων (FERRY TERMINALS) μέ βάση τή διεθνή έμπειρία καί πρακτική.

Προδιαγραφές έξυπηρέτησης έπιβατών

Άπαιτούνται κυρίως κατάλληλοι χώροι γιά τούς έπιβάτες πού άναμένουν νά έπιβαστούν στά πλοία.

Η έκταση τών άπαιτούμενων χώρων έξυπηρέτησης τών έπιβατών έξαρτάται άπό τούς έξής παράγοντες:

- κατηγορία έπιβατών (έσωτερικού ή έξωτερικού)
- αριθμός Ε/Γ—Ο/Γ πλοίων πού προσεγγίζουν
- συχνότητα δρομολογίων
- άξιοπιστία δρομολογίων (λιμένας άφετηρίας ή ένδιάμεσος)
- έπιβατική κίνηση αΐχμής
- άποδεκτός χρόνος άναμονής έπιβατών
- σύστημα έλέγχου καί διακίνησης έπιβατών (έκδοση εισιτηρίων, έλεγχος διαβατηρίων, συναλλάγματος, CHECK IN κ.λπ.).

Γενικά, θεωρείται ότι ή άναλογία 1 τ.μ. έγκαταστάσεων άνά έπιβάτη είναι ικανοποιητική.

Οί εύκολίες γιά τούς έπιβάτες μπορούν νά είναι συγκεντρωμένες σέ ένα κτίριο μέ τή μορφή **Έπιβατικού Σταθμού** ή νά βρίσκονται σέ περισσότερα κτίρια πράγμα πού έξαρτάται άπό τούς διατιθέμενους χερσαίους χώρους καί τήν μέση πεζή άπόσταση άπό τς άποβάθρες έπιβίβασης στά πλοία. Η πεζή άπόσταση δέν πρέπει νά ξεπερνά τά 100 — 150 μ. άφου οί έπιβάτες μεταφέρουν συγχρόνως καί τς άποσκευές τους.

Γενικά άπαιτούνται οί έξής εύκολίες:

- κλειστοί ή άνοιχτοί στεγασμένοι χώροι γιά προφύλαξη άπό τς καιρικές συνθήκες,
- έλεγχος τελωνείου, διαβατηρίων

καί συναλλάγματος άν πρόκειται γιά έπιβάτες έξωτερικού,

- σταθμός λιμενικής άρχής,
- γκισέ πληροφοριών,
- ταξιδιωτικά πρακτορεία,
- τραπεζική θυρίδα,
- άναμυκτήριο, BAR, W.C.
- εύκολίες φύλαξης άποσκευών,
- τουριστικά είδη,
- σύστημα μεταφοράς άποσκευών.

Έπίσης κρίνεται σκόπιμος ό διαχωρισμός τής ροής τών έπιβατών πού έπιβιβάζονται καί άποβιβάζονται άπό τά πλοία γιά τήν διευκόλυνση καί επιτάχυνση τής διαδικασίας.

Προδιαγραφές έξυπηρέτησης όχημάτων

α) Διαδικασία έπιβίβασης στά πλοία

Κατ' άρχήν θά πρέπει νά γίνει καταγραφή τών διαφόρων **κατηγοριών όχημάτων** πού έξυπηρετούνται στό TERMINAL ως έξής:

- (i) όχήματα πού πρόκειται νά ταξιδέψουν μέ τά πλοία,
- έπιβατικά Ι.Χ.
- φορτηγά ή ρυμουλκούμενα
- λεωφορεία καί πούλμαν
- CAMPERS
- δίκυκλα

(ii) όχήματα πού μεταφέρουν έπιβάτες γιά έπιβίβαση στά πλοία, — έπιβατικά Ι.Χ.

- ταξί
- λεωφορεία.

Τό έπόμενο βήμα είναι ή καταγραφή τής χρονικής **διακύμανσης του φόρτου** τών διαφόρων κατηγοριών όχημάτων. Αυτό έχει σάν άποτέλεσμα τήν άναγνώριση του φόρτου αΐχμής ό όποιος προσδιορίζει τς παραμέτρους σχεδιασμού τών λειτουργικών χαρακτηριστικών του TERMINAL.

Παρολαυτά μέ βάση τς πρακτικές έφαρμογές ό **φόρτος αΐχμής** μπορεί νά προσδιοριστεί καί άπό τήν μέση ήμερησια κυκλοφορία τών όχημάτων πολλαπλασιασμένη μέ ένα παράγοντα δύο ή περισσότερο.

Είναι επίσης πρακτικό νά εκφράζουμε τήν κυκλοφορία σέ Μονάδες Έπιβατικών Αυτοκινήτων (ΜΕΑ). Σύμφωνα μέ

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**

τήν αντίστοιχη αυτή τά φορτηγά όχηματα είναι ίσοδύναμα με 4 - 7 ΜΕΑ ανάλογως του μεγέθους τους και τά λεωφορεία είναι ίσοδύναμα με 4 ΜΕΑ. 1 ΜΕΑ θεωρείται ότι καταλαμβάνει 10 τ.μ. καταστρώματος του πλοίου συμπεριλαμβανομένων των ελεύθερων χώρων γύρω από τό όχημα. Με βάση αυτή την προσέγγιση ή μεταφορική ικανότητα των Ε/Γ—Ο/Γ πλοίων σε όχηματα είναι δυνατόν να εκτιμηθεί από την έκταση του GARAGE σε τ.μ. παίρνοντας υπόψη και τό ωφέλιμο ύψος του GARAGE (διαφορετικές απαιτήσεις Ι.Χ. και φορτηγών).

Η πρόβλεψη της ζήτησης στό μέλλον (έτος σχεδιασμού) πρέπει να είναι αποτέλεσμα μελέτης βασισμένης σε στατιστικά δεδομένα, ανάλυση οικονομικής ανάπτυξης, μοντέλλα Ο—D, τελωνειακούς κανονισμούς, συνεντεύξεις από χρήστες κ.λπ.

Είναι επίσης ουσιαστικό να εκτιμηθεί ή ανταγωνιστικότητα των Ε/Γ—Ο/Γ πλοίων με τά άλλα μέσα και ιδιαίτερα με τό αεροπλάνο.

Σε ότι αφορά τό σχεδιασμό του FERRY TERMINAL για την εξυπηρέτηση όχημάτων, βασικές λειτουργίες που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

- σύστημα έκδοσης και έλέγχου ναύλων όχημάτων,
- σύστημα έλέγχου του υπέρβαρου στά φορτηγά (γεφυροπλάστιγγα),
- διαδικασία στάθμευσης (LONG TERM PARKING) και αναμονής (SHORT TERM PARKING) όχημάτων,
- προτεραιότητα επιβίβασης στα πλοία.

Προκειμένου για την προώθηση των όχημάτων από την είσοδο του TERMINAL στην αποβάθρα επιβίβασης πρέπει να ακολουθείται συγκεκριμένη διαδρομή από κάθε κατηγορία όχημάτων έπαρκως σηματοδοτημένη. Επίσης οι χώροι αναμονής και στάθμευσης των όχημάτων πρέπει να είναι διαχωρισμένοι και σχεδιασμένοι με διαφορετικά κριτήρια.

Ο αριθμός και τό μήκος των λωρίδων αναμονής για κάθε κατηγορία όχημάτων καθορίζεται από τον φόρτο σχεδιασμού, την κατανομή των άφιξεων όχημάτων, την χωρητικότητα των Ε/Γ—Ο/Γ

και τό σύστημα προτεραιότητας επιβίβασης.

Συγκεκριμένα αν ή ώρα άφιξης στό λιμάνι καθορίζει και την προτεραιότητα τότε στον σχεδιασμό του χώρου αναμονής δέν απαιτούνται διάδρομοι (συνήθως ισχύει στά Ι.Χ.). Αν ή ώρα άφιξης είναι ανεξάρτητη από την προτεραιότητα τότε απαιτείται ή εξασφάλιση της ελευθερίας κίνησης κάθε όχηματος που αναμένει (συνήθως ισχύει στά φορτηγά).

Μία προσεγγιστική εκτίμηση για τό μέγεθος του απαιτούμενου χώρου αναμονής Ι.Χ. μπορεί να γίνει με βάση την παραδοχή ότι ό μέσος χρόνος αναμονής κατά τη διάρκεια της αίτησης δέν πρέπει να υπερβαίνει τίς 1-2 ώρες.

Χώροι στάθμευσης όχημάτων μέσα στη χερσαία ζώνη του λιμανιού εξασφαλίζονται μόνο όταν διατίθεται έπαρκής έκταση. Προέχει ή δημιουργία χώρων αναμονής των όχημάτων για φόρτωση στά πλοία.

Τά φορτηγά όχηματα λόγω των ιδιαιτέρων προβλημάτων που δημιουργούνται κατά τη διακίνησή τους όπως:

- όχλησεις στό περιβάλλον καυσαέρια, θόρυβος, ρύπανση όδοστρώματος από λιπαντικά,
 - πρόβλημα όδικής ασφάλειας (πρόκληση άτυχημάτων),
 - κίνδυνος κλοπής φορτίων,
- και λόγω της οικονομικής σημασίας της ταχείας εξυπηρέτησής τους πρέπει να τυγχάνουν ιδιαίτερης μεταχείρισης από τό TERMINAL ώστε να ελαχιστοποιούνται αυτά τά προβλήματα.
- Συγκεκριμένα στους χώρους αναμονής των φορτηγών όχημάτων θα πρέπει να υπάρχουν:
- (α) Κτίριο αναμονής και ένδιαίτησης των οδηγών έπειδή παραμένουν συνήθως άρκετές ώρες στό λιμάνι.
 - (β) Πρατήριο καυσίμων.
 - (γ) Σύστημα πυρόσβεσης.
 - (δ) Έπαρκής φωτισμός και επίτηρηση των φορτίων.
 - (ε) Αύστηρή τήρηση των κανονισμών διακίνησης φορτηγών με όχληρά και επικίνδυνα φορτία.

Επίσης είναι επιθυμητό να υπάρχει χώρος στάθμευσης φορτηγών κοντά στό λιμάνι ώστε να μήν καταλαμβάνονται οι

λιμενικοί χώροι με φορτηγά όχηματα που σταθμεύουν πολλές ήμέρες για διάφορους λόγους.

Τέλος απαιτείται έπαρκής σήμανση των λιμενικών εγκαταστάσεων για την σωστή πληροφόρηση των χρηστών με τη χρήση πινακίδων, διαγραμμίσεων στό όδόστρωμα, τροχονόμων κλπ. Έπειδή οι πινακίδες συχνά απαιτείται να είναι μεταβλητού σήματος τά ηλεκτρονικά συστήματα με κεντρική μονάδα έλέγχου έχουν βρεί και έδώ έφαρμογή.

β) Διαδικασία αποβίβασης από τά πλοία

Η επιθυμητή διαδικασία για την αποβίβαση των όχημάτων από τά πλοία είναι εκείνη που εξασφαλίζει την όσο τό δυνατόν ταχύτερη απομάκρυνση των όχημάτων από τό TERMINAL έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ή ταχεία έναρξη της διαδικασίας φόρτωσης. Αυτό επιτυγχάνεται με ράμπες και γέφυρες που συνδέουν τό πλοίο με την αποβάθρα και με καθορισμό συγκεκριμένης πορείας με κατάλληλη σήμανση που να οδηγεί στην πλησιέστερη έξοδο από τό TERMINAL. Στην περίπτωση που απαιτείται τελωνειακός έλεγχος πρέπει να προβλεφθεί έπαρκής χώρος για τη στάθμευση των όχημάτων μέχρι να γίνει διεκπεραίωση του φορτίου.

ΜΕΛΕΤΗ - ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΤΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ

Υπάρχουσες συνθήκες

Η επιβατική ζώνη του λιμανιού του Πειραιά βρίσκεται στην περιοχή του Κεντρικού λιμένα και αποτελεί τό σημαντικότερο σταθμό εξυπηρέτησης της νησιωτικής χώρας μετά Ε/Γ - Ο/Γ πλοία των άκτοπλοϊκών γραμμών. Ένδεικτικά διακινήθηκαν τό 1983 4.986.800 επιβάτες και 793.000 όχηματα.

Τό λιμάνι εξυπηρετεί την επιβατική κίνηση έσωτερικού με κρηπιδώματα συνολικού μήκους 3.200 μ. σε σύνολο 20.330 μ. και συγκεκριμένα με τίς αποβάθρες 5/6, 7, 8, 9, 10, Τζελέπη Ι και ΙΙ.

Η σύνθεση των έξυπηρετούμενων πλοίων έχει ως έξης:

— 30 Ε/Γ-Ο/Γ των κυρίων άκτοπλοϊ-

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

κων γραμμών,

— Πορθμεία ανοικτού τύπου για τόν 'Αργοσαρωνικό,

— Υδροπτέρυγα (HYDROFOILS),

— Μικρά πετρελαιοκίνητα επιβατηγά.

Τά Ε/Γ - Ο/Γ, των οποίων η εξυπηρέτηση ενδιαφέρει άμεσα, παρουσιάζουν ποικιλία τύπων όσον αφορά τη χωρητικότητα τους και τις απαιτήσεις έλλιμενισμού. Έπειδή τὰ πλοία είναι πολλά σέ σχέση με τις δυνατότητες ύποδοχής του λιμανιού δέν μπορεί νά διατεθεί συγκεκριμένη θέση παραβολής για κάθε πλοίο ή τουλάχιστον για κάθε άκτοπλοϊκή γραμμή. Έπίσης οί άπόπλοι και κατάπλοι των πλοίων συσσωρεύονται σέ όρισμένες χρονικές περιόδους της ημέρας (6.00 - 9.00 π.μ. και 16.00 - 19.00 μ.μ.). Τά παραπάνω έχουν σάν αποτέλεσμα τή δημιουργία σοβαρού κυκλοφοριακού προβλήματος στίς ώρες αίχμης, από τή διακίνηση επιβατών και όχημάτων στή χερσαία ζώνη του λιμανιού αλλά και στήν περιμετρική ζώνη γύρω άπό τό λιμάνι, μέ γενικότερη επίπτωση στήν κυκλοφορία της πόλης.

Έπίσης κατά τις περιόδους αίχμης (Πάσχα, Αύγουστος) οί έκτακτες δρομολογήσεις πλοίων και οί συχνές άφιξοαναχωρήσεις δημιουργούν συμφόρηση. Στίς περιπτώσεις εκείνες πού τά δρομολόγια δέν μπορούν νά εξυπηρετήσουν τή ζήτηση, ικανός αριθμός επιβατών και όχημάτων παραμένει στήν άποβάθρα.

Οί λιμενικές εγκαταστάσεις για τήν εξυπηρέτηση επιβατών και όχημάτων άποτελούνται από τις άποβάθρες κατά μήκος των κρηπιδωμάτων μέ πλάτος πού δέν ξεπερνά τά 50 μ. και χωρίς ιδιαίτερη κυκλοφοριακή ρύθμιση.

Έπισημαίνεται επίσης τό πρόβλημα της άνεξέλεγκτης στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων στίς άποβάθρες και ή έλλιπείστατη σήμανση — πληροφόρηση επιβατών και οδηγών.

Προκειμένου νά γίνει τό επιβατικό λιμάνι του Πειραιά περισσότερο λειτουργ-

γικό και άποδοτικό έγινε μία άπόπειρα βελτίωσης της διαδικασίας φορτοεκφόρτωσης των άκτοπλοϊκών πλοίων και γενικότερα κυκλοφοριακής ρύθμισης στή χερσαία ζώνη.

Δεδομένα — Παραδοχές — Κριτήρια Σχεδιασμού

Γιά τήν ρεαλιστική έκτίμηση της σημερινής λειτουργίας του λιμανιού συγκεντρώθηκαν και άξιολογήθηκαν τά άκόλουθα στοιχεία:

(i) Τοπογραφικά διαγράμματα μέ τις άποβάθρες επιβατών και τις θέσεις πρυμνοδέτησης των Ε/Γ - Ο/Γ πλοίων (κεκλιμένα έπίπεδα).

(ii) Ώρες άπόπλου και κατάπλου των πλοίων έκτιμώντας ιδιαίτερα τις περιπτώσεις άφιξοαναχωρήσεων, συγχρόνου κατάπλου και συγχρόνου άπόπλου.

(iii) Μεταφορική ικανότητα των εξυπηρετούμενων πλοίων σέ επιβάτες και όχήματα.

(iv) Θέση και σύστημα λειτουργίας των γεφυροπλαστίγγων. Όλα τά φορτηγά πού προορίζονται για φόρτωση στά πλοία περνούν ύποχρεωτικά από τις γεφυροπλαστίγγες για τόν έλεγχο του ύπέρβαρου. Συγχρόνως ή ώρα άφιξης στή γεφυροπλαστίγγα άποτελεί και τή σειρά προτεραιότητας για επιβίβαση.

(v) Βασικά κυκλοφοριακά ρεύματα και προσβάσεις στήν περιμετρική ζώνη του λιμανιού σέ συνάρτηση μέ τό σχέδιο κυκλοφοριακής ρύθμισης της πόλης (άρτηρίες, μονοδρομήσεις κλπ.).

(vi) Προδιαγραφές απαιτούμενων διαδρόμων, θέσεων στάθμευσης Ι.Χ. και φορτηγών και χώρου έλιγμών για φόρτωση.

(vii) Πληροφορίες για τή διαδικασία φορτοεκφόρτωσης Ε/Γ - Ο/Γ σέ συνδυασμό μέ επιτόπια εξέταση.

(viii) Έκτίμηση μέσου χρόνου ζύγισης, άναμονής και φόρτωσης στά

πλοία.

Η σχεδίαση της κυκλοφοριακής ρύθμισης του χερσαίου χώρου του επιβατικού λιμανιού έγινε μέ φόρτο σχεδιασμού τή μέγιστη πληρότητα των πλοίων (θερινή περίοδος) και υιοθετήθηκαν τά έξης κριτήρια σχεδιασμού:

1) Διαχωρισμός — κατά τό δυνατόν — της κυκλοφορίας πεζών, φορτηγών Ι.Χ., ταξί κλπ. και των άντίστοιχων χώρων εξυπηρέτησής τους.

2) Δημιουργία έπαρκών και κατάλληλα διαμορφωμένων χώρων άναμονής των όχημάτων για τή φόρτωσή τους στά πλοία.

3) Έξασφάλιση έπαρκους χώρου έλιγμού των φορτηγών έμπρός από τόν καταπέλτη των Ε/Γ — Ο/Γ και άπελευθέρωσή του από τήν άλλη κυκλοφορία για νά έπιταχυνθεί ή διαδικασία φορτοεκφόρτωσης.

4) Ρύθμιση των κυκλοφοριακών ρευμάτων της επιβατικής ζώνης μέ κατάλληλη πληροφόρηση των οδηγών μέ πινακίδες και διαγραμμίσεις.

5) Έπαρκής πληροφόρηση επιβατών και όχημάτων πού προσεγγίζουν στό επιβατικό λιμάνι για τις θέσεις των πλοίων πού πρόκειται νά ταξιδέψουν ώστε νά άποφεύγονται περιττές μετακινήσεις.

6) Περιορισμός της άνεξέλεγκτης στάθμευσης επιβατικών αυτοκινήτων πού δέν διακινούνται μέ τά πλοία, λόγω της στενότητας του διατιθέμενου χώρου.

Προβλήματα έφαρμογής

Άπό τήν μέχρι τώρα έφαρμογή της κυκλοφοριακής ρύθμισης στή χερσαία ζώνη του επιβατικού λιμένα τόν Πειραιά μπορούν νά έξαχθούν όρισμένα συμπεράσματα πού άφορούν προβλήματα στήν έφαρμογή και λειτουργία, χρήσιμα για τήν περαιτέρω βελτίωση



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050

TELEX: 886958 EPEM B G.

FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

της οργάνωσης των λιμενικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης Ε/Γ — Ο/Γ πλοίων.

Συγκεκριμένα αναφέρονται:

(α) Βασική προϋπόθεση για την μετατροπή ενός συμβατικού λιμανιού σε FERRY TERMINAL είναι η **εξασφάλιση ελεύθερων χώρων** μεγάλης έκτασης. Αυτό μπορεί να οδηγήσει στην ανάγκη κατεδάφισης παλαιών αποθηκών και άλλων κτιρίων για να αυξηθεί ή ωφέλιμη επιφάνεια. Στην περίπτωση που ο πολεοδομικός ιστός αποτελεί περιοριστικό παράγοντα στην εξασφάλιση ωφέλιμων επιφανειών, μοναδική επιλογή είναι η πολυδάπανη και χρονοβόρα κατασκευή νέων προβλητών προς την πλευρά της θάλασσας.

(β) Τό ειδος των πληροφοριακών πινακίδων και γενικότερα η σήμανση του χώρου αποτελεί αντικείμενο ιδιαίτερου προβληματισμού επειδή η **ανάγκη πληροφόρησης των χρηστών** στη λιμενική ζώνη παρουσιάζει ειδικές απαιτήσεις. Για παράδειγμα οι πινακίδες που πληροφορούν για τις θέσεις των πλοίων πρέπει να είναι μεταβλητού σήματος σε συνάρτηση με τη μεταβολή των θέσεων παραβολής.

Η ιδανική λύση είναι η εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρονικών πινακίδων με κεντρικό έλεγχο, η οποία όμως μειονεκτεί ως προς το υψηλό κόστος εγκατάστασης και τις δυσκολίες επιλογής του κατάλληλου SOFTWARE.

(γ) Ο απαιτούμενος διαχωρισμός των κυκλοφοριακών ρευμάτων είναι ως ένα βαθμό έφικτος, με εξαίρεση την περίπτωση λειτουργίας και **σιδηροδρομικής γραμμής** η οποία διασταυρώνεται σε πολλά σημεία με την κυκλοφορία των ο-

χημάτων.

Συνέπεια αυτού του γεγονότος είναι η αύξηση της πιθανότητας πρόκλησης ατυχήματος και η συχνή παρεμπόδιση της διέλευσης του συρμού από σταθμευμένα οχήματα επάνω στη γραμμή.

(δ) Έπισημαίνονται προβλήματα εξοικείωσης των οδηγών με το νέο σύστημα λειτουργίας του λιμενικού χώρου με αποτέλεσμα συχνές **παραβιάσεις σημάτων και διαγραμμίσεων**.

Η παραδοσιακή τάση άναμνησης για φόρτωση είναι η άκτινική διάταξη όλων των οχημάτων γύρω από τον καταπέλτη του πλοίου με συνέπειες επιβράδυνση της φορτοεκφόρτωσης των οχημάτων και παρενόχληση της υπόλοιπης κυκλοφορίας.

(ε) Σάν ιδιαίτερο πρόβλημα επισημάνθηκε η σοβαρή **έλλειψη χώρων στάθμευσης** στην περιμετρική ζώνη του λιμανιού λόγω της έντονης εμπορικής και ναυτιλιακής δραστηριότητας της πόλης με συνέπεια τη μετατροπή συχνά των κρηπιδωμάτων σε χώρο στάθμευσης Ι.Χ. και φορτηγών.

(στ) Είναι τέλος φανερό ότι για την επιτυχή εφαρμογή και λειτουργία οποιουδήποτε συστήματος, ή **συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα** (διεύθυνση Τροχαίας, χρήστες) είναι καθοριστική, ιδιαίτερα στο μεταβατικό στάδιο.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

1) Η διεθνής βιβλιογραφία παρουσιάζεται σχετικά περιορισμένη αναφορικά με το αντικείμενο της παρούσας εργασίας. Πάντως πολύτιμες πληροφορίες άντλήθηκαν από την ανάλυση περι-

πτώσεων εφαρμογής (CASE STUDIES) σε λιμάνια του έσωτερικού.

2) Η **υπάρχουσα κατάσταση στον Έλληνικό χώρο** χαρακτηρίζεται από έλλειψη οποιασδήποτε ουσιαστικά οργάνωσης του χερσαίου χώρου των επιβατικών λιμανιών, παρά τις πιεστικές ανάγκες που προκύπτουν από τη σημασία και την έκταση των ακτοπλοϊκών και πορθμειακών συγκοινωνιών.

3) για την οργάνωση και κυκλοφοριακή ρύθμιση των λιμενικών τερματικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης Ε/Γ — Ο/Γ πλοίων εφαρμόζονται οι **γενικές αρχές κυκλοφοριακής ρύθμισης**, σε συνδυασμό βέβαια με όρισμένες ιδιομορφίες που αναπτύχθηκαν στην παρούσα εργασία.

4) Στη φάση σχεδιασμού των επεμβάσεων πρέπει να παίρνονται υπόψη τα πιθανά προβλήματα εφαρμογής και λειτουργίας. Προς αυτή την κατεύθυνση μπορούν να συμβάλλουν θετικά, **πειραματικές εφαρμογές ρύθμισης** πριν από την εφαρμογή ολοκληρωμένου σεναρίου οργάνωσης.

5) Οι επεμβάσεις οργάνωσης κυκλοφοριακής ρύθμισης σε υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις αποτελούν δραστικές λύσεις χαμηλού κόστους εφαρμογής και υψηλής οικονομικής αποδοτικότητας.

6) Το θέμα της οργάνωσης και λειτουργίας των χερσαίων λιμενικών χώρων εξυπηρέτησης Ε/Γ — Ο/Γ πλοίων στην Ελλάδα παραμένει ουσιαστικά άνοιχτο, προσφέροντας πλούσιο ένδιαφέρον εφαρμογής και **δυνατότητες θεωρητικής προσέγγισης** (π.χ. εφαρμογή θεωρίας ουράς άναμνησης).



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 (Hellenic)
GOPAL MUKUNNAN (Singaporean)

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

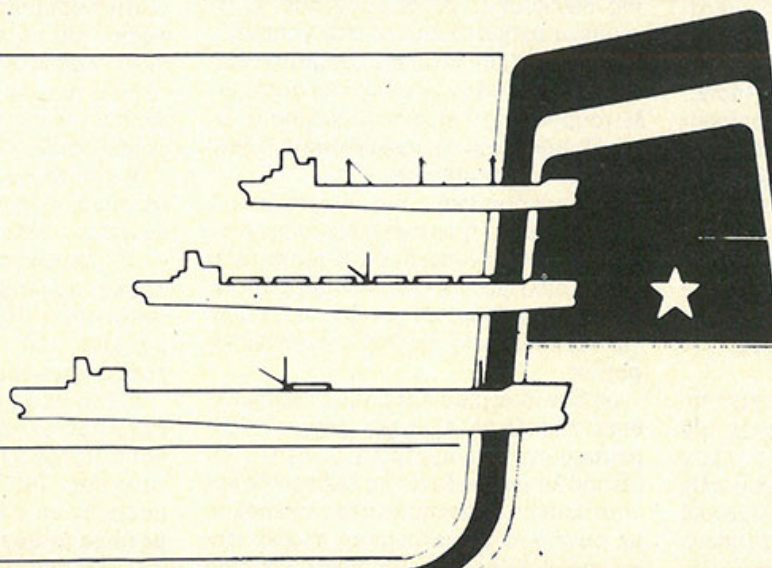
SHIPBROKERS

ADDRESS:

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

12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



*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

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΠΡΟΒΑΛΛΟΥΝ ΤΟΥΣ ΜΕΣΙΤΕΣ

Συνεχίζεται από τα «Ναυτικά Χρονικά» η προβολή εταιριών του κλάδου των Έλλήνων Μεσιτών ναυτιλιακών συμβάσεων με συνοπτικά σημειώματα που περιγράφουν τις δραστηριότητες και το ιστορικό κάθε γραφείου.

ALMAY SHIPPING AND FINANCE A.G.

Ίδρύθηκε το 1973 για να αντιπροσωπεύσει μία Έμπορικη Τράπεζα του Λονδίνου στην Ελλάδα και χρηματοδότησε αγορές πλοιοκτητών του Πειραιά για αρκετά χρόνια, και συγχρόνως ασχολήθηκε με τις αγοραπωλησίες πλοίων.

Σήμερα η κύρια δραστηριότητα της εταιρίας είναι η παροχή υπηρεσιών αγοραπωλησιών για λογαριασμό των πελατών της.

Διευθύνεται από τον κύριο James Mayson, ο οποίος ζει στην Ελλάδα 22 χρόνια και υπήρξε ένας από τους ιδρυτές της και από τον κύριο Έμμ. Παπακωνσταντίνου, ο οποίος στο παρελθόν εργάστηκε για τέσσερα χρόνια σε γνωστή εταιρεία αγοραπωλησιών του Λονδίνου.

(Χαρ. Τρικούπη 1, 185 36 Πειραιάς — Τηλ.: 4523216 - Τίχ: 211865 ALMA GR)

BULKERS SHIPBROKING CO LTD

Η Εταιρεία ιδρύθηκε το 1983 και ασχολείται αποκλειστικά με τον τομέα των αγοραπωλησιών πλοίων όλων των κατηγοριών.

Διευθύνεται από δύο έμπειρους μεσίτες τούς κ.κ. Κούλη Θεοδωρακό και Γιώργο Άγγελιδη συνεπικουρούμενους από τον κ. Μάκη Ποταμιάνο.

Η Εταιρεία βασίζεται κυρίως σε ένα σταθερό αριθμό Έλλήνων και ξένων πλοιοκτητών αυξάνοντας έτσι την ανταγωνιστικότητά της και εξασφαλίζοντας ένα μεγάλο δίκτυο διεθνών επαφών.

(Φίλωνος 91, Πειραιάς, τηλέφ. 4117700, τέλεξ 212171)

NIVA SHIPPING LTD.

Η Εταιρεία ιδρύθηκε τον Άπρίλιο του 1978 από τούς κ.κ.

Ν. Κορδάκη και Β. Βιντιάδη, πλοίαρχους του Έμπ. Ναυτικού και πρώην συναδέλφους σε μία από τις γνωστότερες ναυλομεσιτικές εταιρίες της εποχής εκείνης. Κύριος σκοπός της ήταν οι ναυλώσεις και οι αγοραπωλησίες πλοίων.

Τον Μάρτιο του 1986 οι δραστηριότητες επεκτάθηκαν και στον τομέα των πρακτορεύσεων με την ίδρυση της ΦΕΝΙΒΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΕ, από δε τον Άπρίλιο του 1986, η «Niva Shipping» ανέλαβε την αποκλειστική εκπροσώπηση της «MITSUI LINE KOGYO KAISHA LTD» του Τόκυο καλύπτοντας έτσι ένα αρκετά μεγάλο φάσμα ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Άκόμη, πρόσφατα προχώρησε σε συνεργασία με εταιρεία της Μέσης Ανατολής, η οποία έχει σαν σκοπό τον συνδιασμό έμπορίου και θαλάσσιας μεταφοράς.

(Φίλωνος 86, Πειραιά, τηλέφ.: 4527530/1. Τέλεξ: 213254)

UNITED SHIPBROKING LTD.

Η UNITED SHIPBROKING, ιδρύθηκε το 1973 από τούς κ.κ. Νίκος Κότσιφα, Σπύρο Μουσούρη, Γιάννη Σκούρη και Άγγελο Ύψηλάντη.

Σήμερα ύστερα από 15 χρόνια δραστηριότητας στον Πειραιά αποτελείται από δύο πλήρη τμήματα.

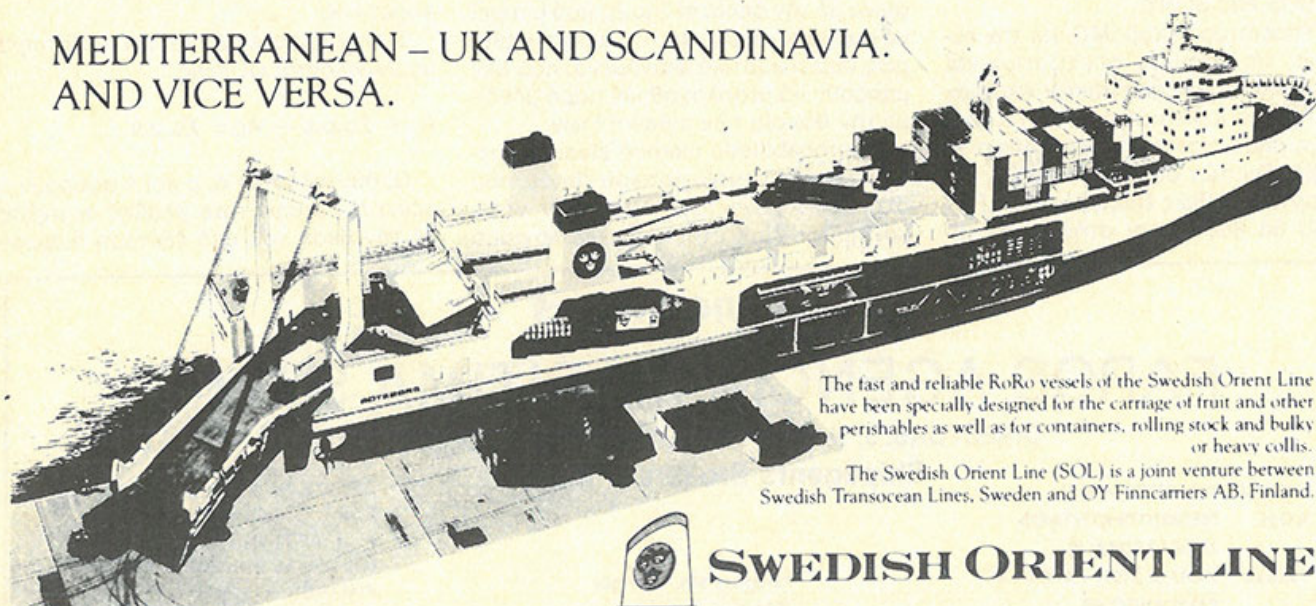
Τό τμήμα ναυλώσεων στο οποίο εργάζονται οι κ.κ. Γ. Σκούρης, Ν. Κότσιφας, Ν. Βερονίκη, Κ. Φιλίππου, Γ. Κωστογιάννης και τό τμήμα των αγοραπωλησιών όπου εργάζονται οι κ.κ. Σ. Μουσούρης, Α. Ύψηλάντης και Ν. Ρίτσος. Οι δραστηριότητες του τμήματος ναυλώσεων άφορά πλοία όλων των τύπων ξηρού φορτίου.

Οι δραστηριότητες του τμήματος αγοραπωλησιών περιλαμβάνουν έκτός από μεταχειρισμένα πλοία, συμβάσεις για αγορές νεοτευκτων (resales) καθώς και πωλήσεις πλοίων προς διάλυση.

(Άκτή Μιαούλη 53-55, Πειραιάς, τηλ. 4531511-5 Τέλεξ! 212099)

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

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΜΕΛΕΤΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ ΕΝΑΝΤΙ ΒΛΑΒΗΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΞΗΡΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΚΑΙ RO - RO ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ PROBABILISTIC METHOD

ΚΩΝ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΥΛΗ, Ναυπηγού Μηχανολόγου, Οικονομολόγου μηχανικού Ν.Ε.Ε.
ΑΠΟΣΤ. ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ, Ναυπηγού - Μηχανικού, Ε.Ν.
ΕΜΜ. ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΔΗ, Ναυπηγού - Μηχανολόγου, Ε.Ν.

Τό Ναυτικό Έπιμελητήριο της Ελλάδος, σε συνεργασία με τον Έλληνικό Νηογνώμονα, κατάρτισε τον περασμένο Ιανουάριο μελέτη για την υποδιαίρεση και ευστάθεια έναντι βλάβης των φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου και Ro-Ro σύμφωνα με την probabilistic method (subdivision and damage stability of dry cargo ships including Ro-Ro ships based on probabilistic concept of survival), η οποία και υπεβλήθη στο ΥΕΝ προς περαιτέρω προώθηση στην Γραμματεία της Υποεπιτροπής Ευστάθειας και Γραμμών Φορτώσεως του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι η Ελλάδα για πρώτη φορά υποβάλλει ολοκληρωμένη μελέτη στον IMO, την δε πρωτοβουλία για την διεξαγωγή της είχε τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Ελλάδος.

Η μελέτη καταρτίστηκε από ειδική Ομάδα Έργασίας αποτελούμενη από στελέχη του ΝΕΕ και του Έλληνικού Νηογνώμονα, συνέβαλαν δε ούσιαστικά και οι εταιρείες: FAFALIOS SHIPING, WESTWIND AFRICA LINE, TRADES and TRANSPORT, COSTAMARE, ROUSSOS and SONS.

Η Υποεπιτροπή του IMO για την ευστάθεια, τις γραμμές φορτώσεως και την ασφάλεια των αλιευτικών σκαφών πρόκειται να καθιερώσει νέα κριτήρια για την υποδιαίρεση και ευστάθεια έναντι βλάβης των φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου, καθώς επίσης και των Ro-Ro πού θα βασίζονται στην probabili-

stic method. Επισημαίνεται ότι μία τέτοια μέθοδος υπολογισμού εφαρμόζεται ήδη για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την Απόφαση 265 του IMO.

Άρκετες χώρες, ιδιαίτερα οι μεγάλες ναυτιλιακές και βιομηχανικά αναπτυσσόμενες, έχουν ήδη υποβάλει μελέτες σύμφωνα με την παραπάνω μέθοδο, η οποία όμως βρίσκεται ακόμη σε πειραματικό στάδιο. Πριν λοιπόν εφαρμοστεί στην κατασκευή και εκμετάλλευση νέων πλοίων θα δοκιμαστεί επαρκώς σε υπάρχοντα πλοία για να εκτιμηθούν ανάλογα οι όποιες αλλαγές επιπτώσεις.

Πριν αναλυθεί επακριβώς η διεξαγωγή της μελέτης από Έλληνικής πλευράς κρίνεται σκόπιμο να τονιστεί ότι απο καθαρά φιλοσοφική άποψη για όλα τα θέματα ασφαλείας (safety) υπάρχουν δύο θεωρίες. Η πρώτη είναι η deterministic, σύμφωνα με την οποία για κάθε σύστημα και ανάλογα με την τεχνολογική του κατάσταση, μπορούν να προβλεφθούν και να καθοριστούν τα σημεία έκλεινα του συστήματος, στα οποία είναι δυνατόν να υπάρξει κάποια ζημιά.

Η δεύτερη είναι η probabilistic, σύμφωνα με την οποία οι ζημιές που μπορεί να συμβούν σε ένα σύστημα είναι καθαρώς συμπτωματικά φαινόμενα, πού δεν μπορούν να αιτιολογηθούν παρά μόνον με την θεωρία των πιθανοτήτων.

Η probabilistic method είναι μία μέθοδος καθαρά μαθηματικού τύπου, πού στη προκειμένη περίπτωση των νέων κριτηρίων βασίζεται στον υπολογισμό

και την σύγκριση δύο συντελεστών: του A (attained subdivision index) και του R (required subdivision index). Ένώ για τον συντελεστή R ο μαθηματικός τύπος είναι απλός και συνάρτηση μόνον του μήκους του πλοίου, για την ακρίβεια του Ls (subdivision length), ο υπολογισμός του A είναι αρκετά πολύπλοκος και σύνθετος.

Έτσι:

$$A = 0,5 A_L + 0,5 A_R, \text{ όπου}$$

A_L είναι τό μέρος του συντελεστού, για τό οποίο τό πλοίο είναι σε πλήρη έμφορτο κατάσταση (fully loaded condition) και A_R είναι αντίστοιχα σε μερικώς έμφορτο κατάσταση (partially loaded condition), η οποία καθορίστηκε να είναι αυτή πού έχει ως βύθισμα αυτό της κατάστασης «light» του πλοίου σύν τό 60% της διαφοράς μεταξύ των βυθισμάτων των καταστάσεων «light» και «fully loaded».

Όπως φαίνεται οι συντελεστές A_L και A_R υπολογίζονται με τούς ίδιους μαθηματικούς δείκτες, δηλαδή 50% προς 50%, ενώ θα μπορούσε να ήταν και διαφορετικοί.

Οι συντελεστές A_L και A_R αντίστοιχα υπολογίζονται ως εξής:

$$A_L = \sum a.p.s - A_R = \sum a.p.s$$

Οι συντελεστές a , p και s άφορούν ό μέν a την πιθανότητα βλάβης σε σχέση με την θέση του υπό εξέταση διαμερί-

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS

221504 TSOKALIS

Telexes: 23867 or 21017 FAROS - AR

21331 ARGO AR.

Paraguay 886, 5th Floor

1957 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 - 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4132996 - 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

σματος του πλοίου κατά μήκος, ό ρ τό άποτέλεσμα της μεταφοράς του μεγέθους της βλάβης σε έγκάρσια ή διαμήκη κατεύθυνση σε σχέση με την πιθανότητα νά έχει ύποστει βλάβη (flooded) μόνο τό ύπό εξέταση διαμέρισμα καί ό s την πιθανότητα επιβίωσης μετά την βλάβη.

Ό α είναι μαθηματικώς συνάρτηση της θέσης του διαμερίσματος κατά μήκος, δηλαδή $A = f(x)$, ενώ ό ύπολογισμός του ρ είναι άρκετά πολύπλοκος

Έτσι $\rho = f(g, w, l, l)$ όπου

L = μήκος του διαμερίσματος

$\lambda = L_s$ άλλά όχι μεγαλύτερο από 200μ

$W = f(L_s)$

$g = f(r)$

Ό τελευταίος συντελεστής g άφορ ά τό είδος τό υποδιαίρεσης, εάν δηλαδή είναι έγκάρσιος ή διαμήκης καί είναι συ-

νάρτηση κάποιου άλλου συντελεστού r , ό οποίος άφορ ά την πιθανότητα βλάβης μόνον των πλευρικών διαμερισμάτων. Άντίστοιχα λοιπόν είναι $r = f(b, B, l, L_s)$ όπου B τό πλάτος του πλοίου, l τό μήκος του διαμερίσματος καί b ή μέση άπόσταση της διαμήκους φρακτής από την centerline του πλοίου.

Ό συντελεστής s , άν καί μελέτες πολλών χωρών θέλουν νά ύπολογίζεται με ένα αναλυτικό μαθηματικό μοντέλο, θεωρείται ως μηδέν εάν δέν ισχύουν τά παρακάτω κριτήρια, άλλιώς είναι $s = 1,0$ (step function).

α) Η τελική ίσαλος γραμμή εύρίσκει-ται κάτω από τό χαμηλότερο χείλος άνοίγματος από τό όποιο μπορεί νά προκληθεί κατάκλυση άθίκτου διαμερίσματος.

β) Η γωνία κλίσεως του πλοίου δέν θά πρέπει νά ξεπεράσει τίς 25° στη τε-

λευταία φάση της κατάκλυσης.

γ) Στη τελική φάση της κατάκλυσης τό θετικό μέρος της καμπύλης εύπα-θείας δέν θά είναι μικρότερη από 0,1μ.

Η επιλογή των πλοίων πού χρησιμοποιήσε ή Όμάδα Έργασίας ως δείγματα (samples) γιά την εκπόνηση της μελέτης, έγινε με κριτήριο την αντιπροσωπευτικότητά τους ως πρός τό σύνολο του έλληνόκτητου στόλου φορτηγών πλοίων ξηρού φορτίου.

Τά πλοία αυτά, πού εμφανίζονται στον Πίνακα Α είναι ένα μπάλκ κάρριερ «Πάναμαξ» 66.000 τον. d.w. με 8 κύτη, ένα μπάλκ κάρριερ 37.000 τον. d.w., ένα 28.000 τον. d.w. !LakesB (μακρόστενο δηλαδή πλοίο ειδικά γιά τίς λίμνες του Καναδά) με 6 κύτη, ένα 27.000 τον. d.w. «Non Lakes fitted» με 5 κύτη, ένα τουηντέκερ 17.000 τον. d.w. με 5 κύτη καί ένα singledecker 3.000 τον. d.w. με 2 κύτη.

ΠΙΝΑΚΑΣ Α

SHIP NO.	SHIP TYPE	GROSS TONNAGE	DEAD-WEIGHT	Lbp	B	D	d
1	Bulk Currier	31.725	66.513	223,85	32,00	18,20	13,50
2	Bulk Carrier	23.646	37.306	176,00	29,50	14,80	10,56
3	Bulk Carrier						
	Lakes Fitted	16.478	28.668	170,00	23,10	14,50	10,70
4	Bulk Carrier						
	Non lakes fitted	14.651	27.384	163,40	26,30	13,60	9,74
5	Tween deck						
	Gen. Cargo	11.502	17.069	152,40	21,34	12,95	9,66
6	Single deck						
	Gen. Cargo	1.451	2.760	83,80	13,00	5,60	4,25

Ειδικότερα όσον άφορ ά την επιλογή των δύο μπάλκ κάρριερς των 27.000 τον. d.w., αυτή έγινε λόγω των σημαντικών διαφορών στίς διαστάσεις των δύο πλοίων πού καταλήγουν όμως σε ίδια μεταφορική ικανότητα, ή επιλογή του τουηντέκερ έγινε λόγω του ότι είναι κλασσικό δείγμα του πλοίου γενικού

φορτίου, τό όποιο άκόμη καί σήμερα συναντάται στην έλληνική ναυτιλία.

Η διάταξη των έγκαρσιών φρακτών σε όλα τά πλοία είναι ή δυσμενέστερη από την άποψη της εύπάθειας έναντι βλάβης καί ταυτόχρονα ή ελάχιστη επιτρεπτή από τούς κανονισμούς των Νηογνημόνων.

Η Όμάδα Έργασίας γνώριζε ότι ή μελέτη θά μπορούσε νά συμπληρωθεί με την μελέτη δύο άκόμη μπάλκ κάρριερς, ενός 16-20.000 τον. d.w. με 4 κύτη καί ενός μεγαλύτερου πλοίου. 150.000 τον. d.w. περίπου με 10-11 κύτη. Έχοντας όμως ύπ όψη την άνάλυση των άποτελεσμάτων των έξετασθέντων πλοίων

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



ΠΙΝΑΚΑΣ Β

SHIP NO.	SHIP TYPE	Ls	R	A
1	Bulk Carrier	232,40	0,580	0,589
2	Bulk Carrier	184,97	0,554	0,605
3	Bulk Carrier	179,15	0,549	0,617
4	Bulk Carrier	168,45	0,540	0,644
5	Tween deck Gen. Cargo	163,20	0,535	0,664
6	Single deck Gen. Cargo	88,50	0,460	0,251

θεωρείται ότι και τα πλοία αυτά θα συμπεριφέρονται ανάλογα θετικά ως προς τον νέο κανονισμό, ή δέ μελέτη τους δεν έγινε κυρίως λόγω του συντόμου χρόνου παραδόσεως της τελικής μελέτης προς τον IMO.

Τέλος όσον αφορά τα πλοία κοντέινερς και Ro - Ro λόγω του μικρού αριθμού τέτοιων πλοίων υπό ελληνική ιδιοκτησία, δεν κατέστη δυνατόν στο μικρό αυτό χρονικό διάστημα που έγινε η μελέτη (Νοέμβριος 86 — Ιανουάριος 87) να βρεθούν σχέδια αντιπροσωπευτικού τύπου πλοίου κατάλληλου ως δείγμα. Στην Ομάδα Έργασίας είναι γνωστό ότι χώρες με μεγάλους στόλους τέτοιων πλοίων, όπως ΗΠΑ, Γερμανία, Ολλανδία, Ιαπωνία, κλπ. έχουν ήδη υποβάλει στον IMO πλήρεις μελέτες για αυτά τα πλοία, από τις οποίες φαίνεται ότι τα αποτελέσματα σύμφωνα με τα νέα κριτήρια για τα containerships δεν είναι ικανοποιητικά.

Πρίν αναφερθούμε στα αποτελέσματα της μελέτης, που εμφανίζονται στο Πίνακα Β, θα πρέπει να σημειωθεί ότι για την εκπόνηση της μελέτης αυτής χρησιμοποιήθηκε το πρόγραμμα Damage Stability του Έλληνικού Ναυγνώμονα. Σχολιάζοντας τα αποτελέσματα της μελέτης οι μελετητές υπέβαλαν προς την αρμόδια Γραμματεία του IMO τις παρακάτω παρατηρήσεις:

1. Η Ελλάδα ενθαρρύνει την εφαρμογή των προτεινόμενων κανονισμών στα νέα πλοία, δεδομένου ότι βελτιώνει την ασφάλεια των πλοίων χωρίς να επηρεάζει δυσμενώς την εκμετάλλευσή τους (construction cost and cargo carrying ability).

2. Ο υπολογισμός του συντελεστή s δεν είναι αναγκαίο να γίνεται με πολύπλοκο μαθηματικό τρόπο.

3. Συμφωνούμε με το 50% προς 50% ισοβαρή υπολογισμό των δύο συντελεστών A_p και A_L , που αφορούν τις προα-

ναφερθείσες καταστάσεις φόρτωσης του πλοίου.

4. Συμφωνούμε επίσης με την υιοθέτηση της γωνίας 25° ως όριου ασφαλείας, προτείνοντας συγχρόνως την έρευνα της καλής λειτουργίας των σωστικών μέσων του πλοίου στη γωνία αυτή.

5. Τα μελετηθέντα έξι λοία εξετάστηκαν χρησιμοποιώντας δύο διαφορετικές θέσεις κέντρου βάρους του πλοίου κατά πρώτον την εμφανιζόμενη στο βιβλίο ευσταθείας του πλοίου για την εμφόρτο κατάσταση και δεύτερον την ελάχιστον επιτρεπόμενη από τα κριτήρια του IMO.

Όσον αφορά την δεύτερη περίπτωση τα αποτελέσματά της βρέθηκαν τελείως διαφορετικά από την πρώτη.

Για αυτό προτείνεται η περαιτέρω έρευνα ώστε να διατυπωθεί ένα νέο κριτήριο του IMO για την ευστάθεια του πλοίου, το οποίο να ικανοποιεί και τις απαιτήσεις για την ευστάθεια έναντι βλάβης.

6. Πιστεύουμε ότι το βασικό κριτήριο εφαρμογής του νέου κανονισμού του IMO πρέπει να είναι το μήκος του πλοίου και όχι η χωρητικότητα.

Ειδικότερα για πλοία μήκους 75 έως 100 μέτρα, απαιτείται περαιτέρω έρευνα εάν θα πρέπει να συμπεριληφθούν και αυτά στα κριτήρια του νέου κανονισμού.



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
 ESTABLISHED 1947

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

HEAD OFFICE:

29 Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOA

CENTRO CROCIERE S.r.l.
 Cruise Operators
 Telex: 271460

Phones: { 541361 268532 } Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
 270070 - 283836 (OPR.)
 270346 - 275586 (PAX.) }
 Cables MEDOV
 Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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



ΓΑΛΛΙΑ

Ναυπήγηση επιβατηγού

Ένα νέο μεγάλο επιβατηγό - όχηματαγωγό πλοίο θα ναυπηγηθεί για λογαριασμό της BRITTANY FERRIES στα γαλλικά ναυπηγεία του Σαιν Ναζαίρ. Το πλοίο θα κοστίσει 70 εκατ. δολάρια, μέρος των οποίων θα καλυφθεί με επιχορηγήσεις της Γαλλικής κυβέρνησης. Η δρομολόγηση του πλοίου τοποθετείται την άνοιξη του 1989 στη γραμμή μεταξύ Πλόμευθ και Σανταντέρ της Βορ. Ισπανίας, με δυνατότητα μεταφοράς 2.000 επιβατών και 600 οχημάτων.

Η κίνηση της Ρουέν

Κατά το 1986 τα προσεγγίσαντα στο λιμάνι της Ρουέν πλοία προέρχονταν από 63 διάφορες χώρες. Έξ αυτών μόνον 11 σημαίες φόρτωσαν ή εκφόρτωσαν πλέον των 500.000 τόννων που το σύνολό τους κάλυψε το 74% της όλης κινήσεως του λιμένος.

Υστερα από τα πρωτεία πολλών ετών, η γαλλική σημαία ήλθε στη δεύτερη σειρά με 2.438.000 τόννους, υπολειφθείσα της Λιβεριανής ή οποία έφθασε τους 3.007.000 τόννους. Τρίτη στη σειρά ήλθε η Σοβιετική σημαία με 2.247.000 τόννους και τέταρτη η Παναμαϊκή με 2.074.000 τόννους. Στη συνέχεια ακολουθούν τρεις σημαίες Ευρωπαϊκών παραδοσιακών ναυτικών σημειών, ήτοι της Ελλάδος με 1.596.000 τόννους, της Μ. Βρεταννίας με 1.185.000 τόννους και της Δυτικής Γερμανίας με 1.141.000 τόννους.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Συνένωση ναυπηγικών μονάδων

Η άναδιοργάνωση της ιαπωνικής ναυπη-

γοβιομηχανίας εξελίσσεται καθώς περισσότερα μικρά ναυπηγεία σχηματίζουν κοινοπραξίες με σκοπό την καλύτερη έκμεταλλευση των δυνατοτήτων τους για να αντιμετωπίσουν την ναυτιλιακή κρίση.

Πρόσφατα τρία ακόμα ναυπηγεία αποφάσισαν να συνενωθούν σύμφωνα με τις οδηγίες του Ιαπωνικού Συμβουλίου για την Αναδιάρθρωση της Ναυτιλίας και της Ναυπηγικής Βιομηχανίας. Οι αποφάσεις του Συμβουλίου αναφέρονται στην μείωση κατά 20% της ναυπηγικής ικανότητας των 44 ναυπηγείων της Ιαπωνίας δηλαδή μείωση κατά 1,2 εκατ. τόν. d.w.

Ειδικά τα τρία ναυπηγεία αποφάσισαν το κλείσιμο μίας εσχάρας 13.000 τόν. γκρός, την δημιουργία κοινής εταιρείας που θα αντιπροσωπεύει τα τρία ναυπηγεία, την κοινή αγορά πρώτων υλών και την κοινή ανάληψη προγραμμάτων έρευνας και ανάπτυξης.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τό λιμάνι του Λονδίνου

Έκτυγχονίζεται πλήρως το σύστημα ναυσιπλοΐας του Τάμεση το οποίο είχε εφαρμόσει από το 1959 η Λιμενική Αρχή του Λονδίνου. Ο έκτυγχονισμός αυτός που κόστισε περί το 1,6 εκατομ. λιρών, άρχισε ήδη τη λειτουργία του με την εγκατάσταση της νέας υπηρεσίας στο Gravesend στη βόρεια άκρη του Κέντ.

Η σημαντικότερη ανανέωση αναφέρεται στην εγκατάσταση ενός συστήματος ραντάρ που οι πληροφορίες του χειρίζονται με ηλεκτρονικό υπολογιστή και παρέχουν στο έγκραν όλα τα στοιχεία της κινήσεως σ' όλοκληρη την περιοχή από τις εκβολές του Τάμεση μέχρι το Woolwich και τη διώρυγα τῷ Darford.

Ένας άλλος νεωτερισμός αναφέρεται

στην εγκατάσταση συστήματος ραδιοτηλεμετρίας που αναμεταδίδει τα δεδομένα της στάθμης των παλιρροιών, τα οποία συλλέγονται από 11 ένδεικτες κατά μήκος του ποταμού. Το σύστημα αυτό προβλέπεται να παίξει σημαντικό ρόλο τόσο στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας του ποταμού όσο και για τις συνέπειες των πλημμυρών.

Σημειωτέον ότι το μέν σύστημα των ραντάρ προμήθευσε η Νορβηγική φίρμα Norcontrol το δέ σύστημα της μετρήσεως της παλιρροιακής στάθμης η εταιρία Wimpol Systems.

Νέα προσάραξη όχηματαγωγού

Καθώς η ανάκριση για την βύθιση του «Herald of Free Enterprise» συνεχίζεται, ένα νέο ατύχημα σε πλοίο της ίδιας εταιρείας έφερε την Townsend Thoresen πάλι στο προσκήνιο.

Ένας άτυχής συνδυασμός όμιχλης και παλλίρροιας οδήγησε το όχηματαγωγό «Ionic Ferry» σε προσάραξη σε άμμοδη άβαθη έξω από το λιμάνι του Λάρν. Το πλοίο περιμενε έξω από το λιμάνι την ολοκλήρωση της άγκυροβολίας δύο άλλων πλοίων όταν λόγω της παλλίρροιας προσάραξε στα άβαθη. Αμέσως αναλήφθηκαν προσπάθειες για την αποκόλληση αλλά λόγω της παλλίρροιας ήταν άκαρπες. Από τους επιβάτες και το πλήρωμα κανείς δεν έπαθε τίποτα και αργότερα το πλοίο ρυμουλκήθηκε στο λιμάνι για επιθεώρηση.

ΠΑΝΑΜΑΣ

Υπερέβη τούς 60 εκατομ. τόννους

Στίς 30 'Απριλίου η σημαία του Παναμά υπερέβη τα 60 εκατομ. τόν. γκρός με τη νηολόγηση του OBO «Lexham» δημιουργώντας ένα καινούργιο ρεκόρ στην ιστορία των 72 ετών από τη σύστασή της.

Κατά τη στατιστική της αρμόδιας υπηρεσίας, ο αριθμός των πλοίων που νηολογήθηκαν στο έθνικό νηολόγιο κατά το πρώτο τετράμηνο του 1987 ανήλθε σε 280 μονάδες 3.974.276 τόν. γκρός, ανεβάζοντας το σύνολο των υπό παναμαϊκή σημαία σκαφών σε 11.986. Παρά τη δημιουργία πολλών νέων σημειών ευκαιρίας και παρά τη συρρίκνωση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, τα υπό παναμαϊκή σημαία πλοία σχεδόν διπλασιάστηκαν μέσα στην τελευταία εξαετία, φθάνοντας από τούς 33.073.845 τόν. γκρός του 1981 στους 60.073.662 τόν. γκρός στίς 30 'Απριλίου 1987.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

OPERATIONS MANAGER: EINAR ANDRESEN
PORT CAPT.: ALBERTO CONZALEZ

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

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

A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 228226
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIRE



Πρόκειται για τον πιο προηγμένο από πλευράς τεχνολογίας Έξομοιωτή Πλοήγησης Πλοίων που βρίσκεται εγκατεστημένος στη Σχολή Ναυτικών Σπουδών του Πολυτεχνείου του Πύλου στο Ντέβον και που αποτελεί το αποτέλεσμα στενής συνεργασίας ανάμεσα στο διδακτικό προσωπικό του Πολυτεχνείου και στην εταιρία RACAL MARINE.

Το σύστημα της RACAL έχει τρία επί μέρους τμήματα που είναι συγκεντρωμένα γύρω από τον Έξομοιωτή Πλοήγησης Ραντάρ Πλοίων Τύπου MRNS 8000, που χρησιμοποιείται για πρώτη φορά σε συνδυασμό με σύστημα οθόνης μεγάλου οπτικού πεδίου, το MVSS 9000 αναπαράγει την πραγματική διάταξη των μεμονωμένων μικρών και μεγάλων λιμανιών που βρίσκονται σ' ολόκληρο τον κόσμο. Αυτό προσφέρει στους σπουδαστές ένα πολύ αληθοφανές περιβάλλον μέσα στο οποίο μπορούν να μάθουν την πολύπλοκη τέχνη της πλοήγησης. Μία από τις οπτικές βάσεις δεδομένων που χρησιμοποιούνται στο Πύλο απεικονίζει την προσέγγιση και την είσοδο στα λιμάνια του Ντόβερ και του Καλαί, και οι σπουδαστές μπορούν να εκτελέσουν ολοκληρωμένη άσκηση με ένα όμοιομα όχημα-ματαγωγού που εκτελεί δρομολόγιο ανάμεσα σε αυτά τα λιμάνια διαπλέοντας τη Μάγχη.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

67 Pont Street, London S.W.1.
Tel. 00441-581 5044



5859

Στο Έλληνικό Κολλέγιο Λονδίνου, που λειτουργεί στο Λονδίνο από το 1980, σπουδάζουν περίπου 200 παιδιά, αγόρια και κορίτσια, ηλικίας 4 μέχρι 18 ετών.
Το Κολλέγιο ανήκει σε αγγλικό φιλανθρωπικό ίδρυμα και είναι ιδιωτικό εκπαιδευτήριο μη κερδοσκοπικού χαρακτήρος, πλήρως ανεγνωρισμένο από τις αγγλικές αρχές.
Το Κολλέγιο ακολουθεί το αγγλικό εκπαιδευτικό σύστημα για όλες τις ηλικίες, μέχρι και τα O και A LEVELS στα Αγγλικά. Στα Έλληνικά, διδάσκονται τα αρχαία και νέα Έλληνικά, νεοελληνική λογοτεχνία, ιστορία και θρησκευτικά.
Οι ενδιαφερόμενοι για έγγραφες μαθητών για το σχολικό έτος που αρχίζει το Σεπτέμβριο του 1987, παρακαλούνται να επικοινωνούν απ' ευθείας με το Κολλέγιο στο Λονδίνο στο τηλέφωνο: 00441-581 5044.

Τό πλείστον των νέων νηολογήσεων προέρχεται κυρίως από τη Σκανδιναβία και από την Άπω Ανατολή ή όποια και κατέχει πλέον του 50% του υπό την Παναμαϊκή στόλου.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Νέα Ύπηρεσία

Τό Σοβιετικό Υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας δημιούργησε πρόσφατα μία νέα αποκεντρωμένη ύπηρεσία για την έμπορική εκμετάλλευση πλοίων. Η ύπηρεσία αυτή, με τό όνομα Sovcomfort θα είναι επιφορτισμένη με τις ακόλουθες αρμοδιότητες: πώληση πλοίων προς άλλες εταιρίες ή για διάλυση, αγορά πλοίων μεταχειρισμένων ή καινούργιων σ' όλες τις χώρες εκτός από τις Ανατολικοευρωπαϊκές, Γιουγκοσλαβία και Φινλανδία, μίσωση έμποροκιβωτίων και σχετικού εξοπλισμού, ναύλωση πλοίων και τέλος την απόκτηση και συνεκμετάλλευση πλοίων με ξένους επιχειρηματίες.

Όπως δήποτε ο νέος αυτός Όργανισμός παραμένει υπόλογος για την ναυπήγηση πλοίων στο πλαίσιο της Κομκόν, στη Γιουγκοσλαβία και Φινλανδία, από όπου προέρχεται τό μεγαλύτερο τμήμα των νέων σοβιετικών κατασκευών. Οι γνωστοί οργανισμοί Sovfracht και Morcontainer θα παραχωρήσουν προς την Sovcomfort όρισμένες από τις αρμοδιότητές τους.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Μείωση του τοννάζ

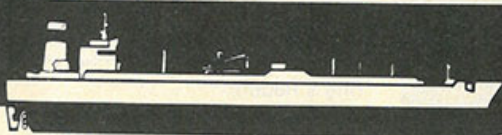
Παρά την αύξηση του αριθμού των υπό Τουρκική σημαία πλοίων, τό συνολικό τοννάζ του έμπορικού στόλου της χώρας μειώθηκε αισθητά κατά τη διάρκεια του παρελθόντος έτους. Έτσι ενώ ο αριθμός των πλοίων ανήλθε από 802 σε 835, τό τοννάζ έπεσε από τό 3.445.566 τον. γκρός στα 3.182.666 τον. γκρός, συνεπεία κυρίως της άπώλειας αρκετών δεξαμενοπλοίων. Πράγματι ο τομέας των δεξαμενοπλοίων ύπστη τη μεγαλύτερη μείωση, έλαττωθείς κατά πέντε μεγάλες μονάδες συνολικού τοννάζ 465.089 τον. γκρός και μειώνοντας τό συνολικό τοννάζ του πετρελαιοφόρου στόλου σε 763.201 τον. γκρός.

Κατά τούς ξένους σχολιαστές, ή σταθερή πρόθεση της Τουρκίας νά καταστεί ένα ναυτικό κράτος πρωτεύουσας σημασίας, με την ταχεία και θεαματική ανάπτυξη του έμπορικού του στόλου, προσέκρουσε στη σκληρή πραγματικότητα της ναυτιλιακής κρίσεως.

Σύμφωνα με την ανακοίνωση του Ναυτικού Έπιμελητηρίου της Ισταμπούλ και του Μαρμαρά, ο έμπορικός στόλος της χώρας μειώθηκε σε τοννάζ, ιδίως στον τομέα των πετρελαιοφόρων.

Σήμερα τό 65,7% των πλοίων και τό 72% του τοννάζ ανήκει σε ιδιωτικές έφοπλιστικές εταιρίες. Οι Τούρκοι αρμόδιοι εξήγγειλαν την πρόθεσή τους νά κάνουν τη χώρα τους μία απ' τις πρώτες στον ναυτιλιακό τομέα τόσο για την κάλυψη των ίδιων τους άναγκών όσο και τις μεταξύ τρίτων χωρών μεταφορές. Έν τούτοις παρά τη σχετική αύξηση του αριθμού των πλοίων τό συνολικό τοννάζ του στόλου βρίσκεται σε συνεχή μείωση από τό 1984, ενώ η μέση ηλικία των πλοίων (17 έτη) εξακολουθεί νά είναι μεγάλη.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η επικύρωση της συμβάσεως

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 221 Β'/30.4.87) η κυρωθείσα από τον υπουργό Ναυτιλίας συλλογική σύμβαση εργασίας των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων 4.500 τόν. d.w. και άνω.

Η κοινή σύνοδος Ε.Ε.Ε. και Κομμπίτη

Η φθινοπωρινή κοινή σύνοδος των διοικητικών συμβουλίων της Ένωσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και της Έλληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου θα πραγματοποιηθεί στις 2 Σεπτεμβρίου στον Πειραιά.

Υπό την κυανόλευκο

Στό υπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη στο έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των κατωτέρω πλοίων:

— «Γκέιλ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Arize» υπό γαλλική σημαία, 2.201 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1962, που ανήκει στην εταιρία «ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Έμμ. Γιανναδάκης).

— «Ιόνιαν Κίγκ», μπάλκερ, πρώην «Αερμενιστής» υπό σημαία Μάλτας, 16.227 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1968, που ανήκει στην εταιρία «ΚΟΥΡΟΣ SHIPPING S.A.» (κ. Ίωάν. Καλεωδής).

— «Κουκαμπούρα», μπάλκερ, πρώην «Cassiopeia» υπό σημαία Σιγκαπούρης, 40.720 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1972, που ανήκει στην εταιρία «NATALY MARITIME S.A.» (κ. Ίωάν. Σαμαρτζής).

— «Φλώρα», φορτηγό, πρώην «Meredith E.» υπό παναμαϊκή σημαία, 10.312 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1981, που ανήκει στην εταιρία «SEAWAYS Co. Inc.» (κ. Βερνίκος Εύγενίδης).

— «Λέοντας» δεξαμενόπλοιο, πρώην κυπριακό υπό το αυτό όνομα, 52.830 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1974, που ανήκει στην εταιρία «CROWN EAGLE SHIPPING CORPORATION» (κ. Γεώργ. Μητσάκος).

— «Φόρουμ Βίκτορ», μπάλκερ, πρώην «Ken Victory» 35.713 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στην εταιρία «HE-REFORD SHIPPING COMPANY LIMITED» (κ. Στυλ. Κατούνης).

Αγοραπωλησίες

— Έλληνες της Νέας Υόρκης αγόρασαν το μικτό πλοίο «Hoegh Hill» 249.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού περί των 7,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Cassiopeia» 70.000 τόν. d.w. ναυ-

πηγήσεως 1972, έναντι ποσού περί των 4,1 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές του μικτού πλοίου «Apache» 122.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού που υπερβαίνει τα 8 εκατ. δολάρια.

— Σέ Έλληνες περιήλθε το υπερδεξαμενόπλοιο «Iskar 2» 254.000 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού περί των 7,2 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του μπάλκερ «Docebarra» 51.119 τόν. d.w., 32.012 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού περί των 3,7 εκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε το μικτό πλοίο «Obo Baron» 103.230 τόν. d.w. 55.032 τόν. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως 1970, έναντι ποσού περί των 3,9 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν το πάναμαξ μπάλκερ «Jade Glorious» 62.600 τόν. d.w. του 1972, έναντι τιμής περί των 3,9 εκατ. δολλαρίων.

— Επίσης σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε το πάναμαξ μπάλκερ «Ken Trader» 63.400 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί των 5,6 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες του Λονδίνου αγόρασαν επίσης το νεότερο πάναμαξ μπάλκερ «Oak Sun» 61.500 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1982, έναντι τιμής περί των 10,7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του φορτηγού πλοίου «Onward» 18.795 τόν. d.w., 9.996 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 2,15 εκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων επωλήθη το μπάλκερ «Πόρος» 23.438 τόν. d.w., 13.598 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1982, έναντι ποσού περί των 3,1 εκατ. δολλαρίων. Το πλοίο μετονομάστηκε «Ντόβερ».

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές του δεξαμενοπλοίου «Diana» 155.500 τόν. d.w., 75.124 τόν. γκρό, ναυπηγηθέν στη Πορτογαλία το 1977, έναντι τιμής περί των 11 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές του δεξαμενοπλοίου «Fairfield Sun Rise» 233.360 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1976, έναντι τιμής περί των 9,7 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες τέλος, αγόρασαν τα τρία αδελφά μπάλκερ «Dry Sack», «Castel Blanch» και «Banda Azul» 30.450 τόν. d.w., ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 7,5 εκατ. δολλαρίων en bloc.

Διαλύσεις

— Ίνδοι διαλυτές αγόρασαν το φορτηγό πλοίο «Κατερίνα» 6.102 τόν. γκρό, 5.029 τόν. βάρους του 1957, αντί δολ. 129 ανά τόννο έλ. έκτοπίσματος.

— Στη Ταϊβάν επωλήθη για διάλυση το φορτηγό πλοίο «Αθήναι» 11.047 τόν. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως 1962, αντί δολ. 140.50 ανά τόννο βάρους.

— Διαλυτές του Μπαγκλαντές αγόρασαν το δεξαμενόπλοιο «Σάννυ» 12.000 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1961, αντί δολ. 138 ανά τόννο βάρους.

— Διαλυτές του Μπαγκλαντές αγόρασαν το φορτηγό πλοίο «Γρηγόριος Δ.» 9.481 τόν. γκρό, 5.650 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1969, αντί δολ. 136 ανά τόννο βάρους.

— Επίσης στο Μπαγκλαντές επωλήθη για διάλυση το υπό παναμαϊκή σημαία δεξαμενόπλοιο «Γεώργιος Σ.» 12.299 τόν. γκρό, 6.767 τόν. βάρους του 1959, αντί δολ. 145 ανά τόν. έλ. έκτοπίσματος.

Τό «Φαίδρα»

Στις 9 Ιουνίου εγκαινιάστηκε στο λιμάνι του Πειραιώς το νέο έπιβατηγό - όχημα-ταγωγό των Μινωϊκών Γραμμών «Φαίδρα», 12.000 τόν. γκρό, το οποίο από τις 11 Ιουνίου άρχισε κανονικά δρομολόγια στη γραμμή Πάτρας - Ιταλίας στην οποία είναι επίσης δρομολογημένο το έπιβατηγό - όχημα-ταγωγό «Ελ Γκρέκο». Στη γραμμή Έλλάδος - Ιταλίας θα δρομολογηθεί και το έπιβατηγό - όχημα-ταγωγό «Κίγκ Μίνως» το οποίο θα συνδέσει την Πάτρα με την Τερνέστη με προσεγγίσεις στην Ήγουμενίτσα και την Κέρκυρα.

Τό «Φαίδρα» το οποίο μετασκευάστηκε στην Ελλάδα, έχει δυνατότητα μεταφοράς 1.800 έπιβατών από τους οποίους οι 860 σέ καμπίνες, κυρίως δίκλινες, με ιδιαίτερο ντους και WC, πλήρως κλιματιζόμενες, με τηλεφωνο και μουσικά προγράμματα. Διαθέτει 2 πισίνες, ή μία έσωτερική θερμαινόμενη και μπορεί νά μεταφέρει 500 Ι.Χ. αυτοκίνητα ή 65 φορτηγά TIR.

Ταχύτητα 21 μίλια την ώρα.

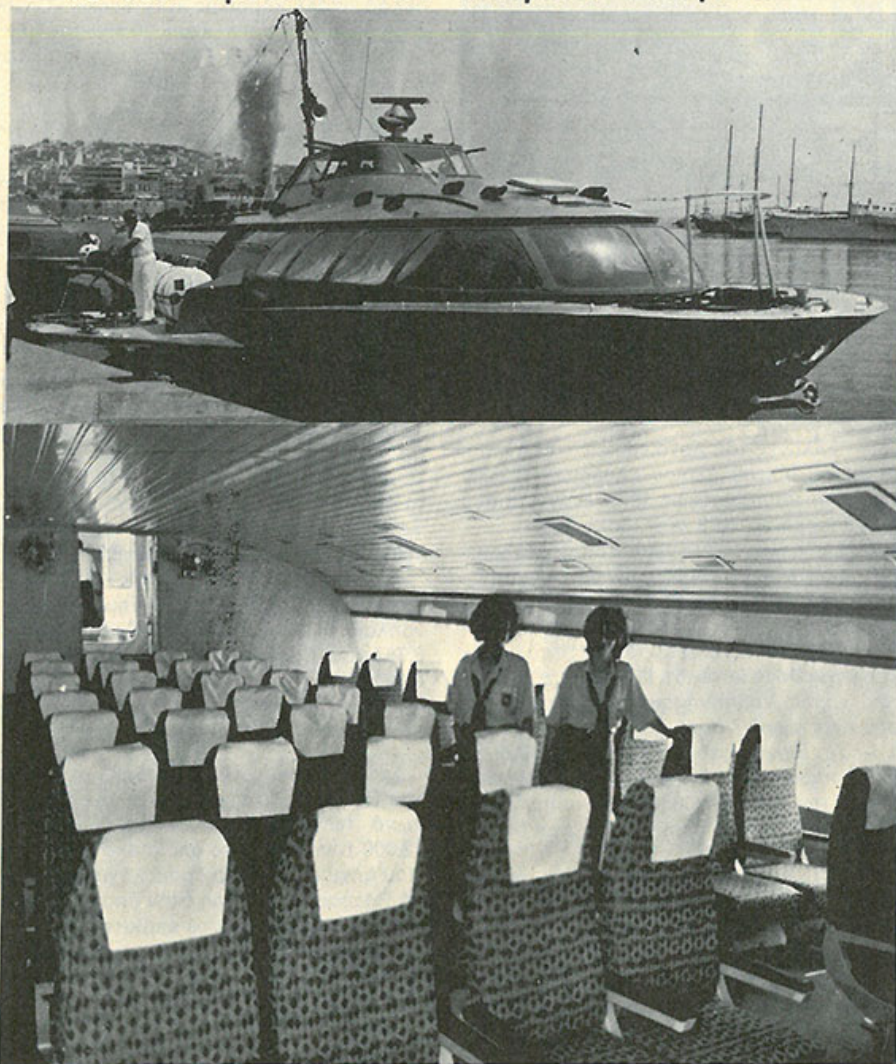
Η νέα Έκτελεστική Έπιτροπή της Ίντερκάργκο

Κατά τη γενική έτήσια συνέλευση της Ίντερκάργκο, ή οποία πραγματοποιήθηκε στο Όσλο στις 3 Ιουνίου, εξέλεγε νέα Έκτελεστική Έπιτροπή με πρόεδρο τόν κ. Άριστομένη Καραγεώργη και αντιπροέδρους τούς κ.κ. Frank Chao και Carl Schumpf.

Τά εκλεγέντα νέα μέλη της Ίντερκάργκο κατά χώρα και εταιρία που εκπροσωπούν έ-

**ΠΑΡΑ ΜΕΓΑΛΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ
ΖΗΤΕΙΤΑΙ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ
ΜΕ ΠΕΙΡΑ ΣΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΑΙ ΑΡΙΣΤΗ ΓΝΩΣΗ
ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΓΙΑ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΤΗΣ
Πληροφορίες καθημερινώς: Τηλ. 4177066**

Τό νέο «πρόσωπο» των 'Ιπτάμενων Δελφινιών



Τά «'Ιπτάμενα Δελφίνια» από της έναρξης ως δρομολογήσεως τους στη γραμμή του 'Αργοσαρωνικού τό Μάϊο του 1986 συμπλήρωσαν 11 χρόνια δραστηριότητας. Μέσα στη χρονική αυτή διάρκεια, ο αριθμός τους ανήλθε σε 18 σκάφη, τα όποια μετέφεραν 11 εκατομμύρια επιβάτες, εκ των οποίων ο ένας στους τρεις είναι άλλοδαπός.

Ο στόλος της Κοινοπραξίας 'Υδροπτερυγίων «Σέρρες», στο πέραςμα του χρόνου εμπλουτίστηκε με ένα ακόμη τύπο 'Υδροπτερυγίων, τις «Κοχλίδες», πέραν από τον αρχικό τύπο «Κομέτα».

Στοιχεία γιά τη δραστηριότητα των 'Ιπτάμενων Δελφινιών δόθηκαν σε ειδική εκδήλωση που έγινε πάνω σε ένα Δελφίνι, στη Μαρίνα Ζέας, παρουσία του γενικού γραμματέα του YEN κ. Βασ. Παπαδόπουλου, του υπαρ-

χηγού Λ.Σ. υποναυάρχου κ. Γ. Βασσόπουλου, του προέδρου της 'Ενώσεως 'Επιβατηγών Πλοίων κ. Α. Ποταμιάνου κ.ά.

Ειδικότερα, κατά την εκδήλωση, εκπρόσωπος της εταιρίας, τόνισε ότι με την είσοδο της δραστηριότητας των Δελφινιών στη δεύτερη δεκαετία, δημιουργήθηκαν αυξημένες υποχρεώσεις απέναντι στο επιβατηγό κοινό. Ένα κοινό που με ένθουσιασμό αποδέχθηκε την περίοδο εκείνη τα σκάφη.

Επίσης ανέφερε ότι η Κοινότητα θεώρησε απαραίτητο να προσφέρει ένα «νέο πρόσωπο» στην άκτοπλοία, με σκοπό την αναβάθμιση των υπηρεσιών της στον τομέα αυτό.

Τέλος, έγινε παρουσίαση του πρώτου από τα 'Ιπτάμενα Δελφίνια, όπως ανακαινίσθηκε και ανανεώθηκε.

χουν ως εξής:

Βέλγιο: Jaak Clarisse (Bocimar).
Καναδά: Jim Hartford (ULS International)
Φινλανδία: Asko Arkko (Oy Henry Nielsen)

Έλλάς: Σπύρος Πολέμης (Seacrest Shipping)

Δ. Γερμανία: Harald Meyer (Krypp Handel GmbH)

Όλλανδία: Anko de Jong (Nedlloyd Bulk BV)

Νορβηγία: Fridtjof Lorentzen (Lorentzen's Rederi) και Morten Werring (Morten Werring's Rederi).

Ισπανία: Joaquín Mendez - Ponte

Σουηδία: Lars Prytz (Nordstrom & Thulin).

Μ. Βρεταννία: Karl Timmerman (P & O Bulk Shipping) και Brian Williams (Canadian Pacific Ships).

Τό Νέο Διοικητικό Συμβούλιο του Σωματείου Έλλήνων Μεσιτών

Μετά την παραίτηση γιά προσωπικούς λόγους, του προέδρου του διοικητικού συμβουλίου του Σωματείου Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων κ. Εύαγγελου Πανδ, εξελέγη στις 1 'Ιουνίου νέο διοικητικό συμβούλιο του Σωματείου με την κατωτέρω σύνθεση:

Νικόλαος Κορδάκης, πρόεδρος, Μιχαήλ Κοκκίνης αντιπρόεδρος, Κούλης Θεοδωράκος γεν. γραμματέας, Παναγιώτης Δασκαλάκης ταμίας και μέλη οι κ.κ.: Κωνσταντίνος Πέρρος, Νικόλαος Πενθερουδάκης και Κωνσταντίνος Τσαλαπατούρος.

Η νέα διοίκηση της HELMEPA

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο της 'Ελληνικής 'Ενώσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος - HELMEPA συγκροτήθηκε σε σώμα ως εξής:

Πρόεδρος Γεώργ. Λιβανός, αντιπρόεδρος Ματθ. Λώς, γενικός γραμματέας Γεώργ. Φουστάνος, ειδικός γραμ. 'Ιωάν. Λύρας, ταμίας Μιλτ. Λαζαρίμος και μέλη 'Αθαν. Μαρτίνο, 'Ανδρ. Ποταμιάνος, Κωνστ. Δρακούπουλος, 'Αντ. Μαυρακάκης, Βασ. Κωνσταντακόπουλος και Γεώργ. Γιαννάτος.

ΟΙ στόχοι της HELMEPA

Με την ευκαιρία της παγκοσμίου ημέρας περιβάλλοντος που εορτάσθηκε στις 5 'Ιουνίου, η 'Ελληνική 'Ενωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος (HELMEPA), η όποια εορτάζει και την πέμπτη επέτειο από την ίδρυσή της ξεκινά μία νέα προσπάθεια κινητοποίησης και ευαισθητοποίησης στον τομέα των σκαφών αναψυχής.

Ηδη από τό καλακαίρι του 1986 μεθοδεύθηκε μία συνεργασία με τους φορείς των επαγγελματικών μικρών σκαφών, ενώ μέσα στο 1987 επιχειρείται η προσέγγιση και των μεμονωμένων ιδιοκτητών μικρών σκαφών αναψυχής.

Στά πέντε χρόνια λειτουργίας της η 'HELMEPA' οργάνωσε εξειδικευμένα εκπαιδευτικά προγράμματα γιά τους αξιωματικούς των πλοίων και εταιριών μελών της, του Λ.Σ. και του Π.Ν., σε τομείς ασφαλείας και αποφυγής ρυπάνσεως της θάλασσας από τα πλοία. 'Επίσης, συμμετέχει σάν τεχνικός σύμβουλος στις εθνικές μας αντιπροσωπευτικές στον IMO, ενώ συνεργάζεται στενά με την 'Επιτροπή της ΕΟΚ, την UNER, τις άκτοφυλακές των ΗΠΑ και Καναδά, καθώς και άλλους παράγοντες της διεθνούς ναυτιλιακής κοινότη-

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

τας.

Εξάλλου στον τομέα της ενήμερωσης του πλατύτερου κοινού, το 1983 η HELMEPA ξεκίνησε με τη συμπαράσταση του υπουργείου Έσωτερικών και των νομαρχιών μία προσπάθεια ευαισθητοποίησης ιδιαίτερα της μαθητικής νεολαίας στην πατρίδα μας. Έτσι, την κινητή της Έκθεση σε 12 παραθαλάσσιες πόλεις καθώς και τη μόνιμη στον Πειραιά έχουν επισκεφθεί μέχρι τώρα 80.000 άτομα, απ' τα οποία πάνω από 50.000 είναι μαθητές που συμμετέχουν σε διαγωνισμούς αφίσας με εξαιρετική επιτυχία.

Προσοχή κατά τη διέλευση του Σουέζ

Οι πλοίαρχοι των πλοίων που διέρχονται από τη Διώρυγα του Σουέζ πρέπει να αποφεύγουν τη χορήγηση σιγαρέτων ή οινόπνευματων ποτών σε άτομα τα οποία επιβιβάζονται στο Πόρτ Σάιντ ή το Σουέζ. Τα άτομα αυτά δεν έχουν καμμία σχέση με τις αρχές της Διώρυγας και πρέπει να ζητείται η ταυτότητά τους.

Παράλληλα πρέπει να γίνεται άμεσα ειδοποίηση των αρχών της Διώρυγας με W/T SUQ, για κάθε περιστατικό.

Τό παραπάνω γνωστοποίησε στην Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών το Διεθνές Ναυτιλιακό Έπιμελητήριο, μετά από σχετική ανακοίνωση των αρχών της Διώρυγας του Σουέζ.

Η διαδικασία εισόδου ξένων ναυτικών

Την απλούστευση των διαδικασιών παραλαβής των άλλοδαπών ναυτικών προς ναυτολόγηση, προτείνει προς τη Διεύθυνση Κρατικής Ασφαλείας το Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής - Πειραιώς. Σε υπόμνημά του αναφέρει ότι επειδή θεωρεί ως μόνο υπεύθυνο έναντι των αρχών, για τους άλλοδαπούς ναυτικούς τον πράκτορα, προτείνει να υποβάλει μόνο αυτός στην παραπάνω υπηρεσία ή στην υπηρεσία έλέγχου διαβατηρίων των αεροδρομίων τα ανάλογα δικαιολογητικά.

Τό Συμβούλιο Έφετών δικαίωσε την SUN LINE

Τό Συμβούλιο Έφετών Αθηνών με τό ύπ' αριθμ. 638/78 βούλευμά του διέταξε την οριστική κατάσχεση των λογαριασμών ύψους 4.000.000 δολλαρίων ΗΠΑ των κ.κ. Π. και Χ. Άναγνωστόπουλου και Μ. Προδρόμου, οι όποιοι είχαν κατασχεθεί προσωρινά σε Έλβετική Τράπεζα από τον αρμόδιο Έλληνα Άνακριτή, κατόπιν μηνύσεως των εταιριών ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΗΛΙΟΥ και ΩΚΕΑΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΗΛΙΟΥ ύστερα από την άσκηση ποινικής δίωξης από τον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Αθηνών για ύπεξαίρεσεις και πλαστογραφίες έναντι τους σε βαθμό κακουργήματος.

Η νέα διοίκηση των Ήλεκτρολόγων

Συγκροτήθηκε σε σώμα, μετά τη συνεδρίασή του στις 10 Ίουνίου, τό νέο διοικητικό συμβούλιο της Πανελληνίας Ένώσεως Ήλεκτρολόγων Ε.Ν., ως έξης:

Πρόεδρος, Κ. Βαρώνος, γενικός γραμματέας Σ. Βραδής, ταμίας Σ. Γιαννούλης και σύμβουλοι, Ν. Γεωργόπουλος, Ν. Κούβαρης, Α. Κωλέτσος, Γ. Κωνσταντόπουλος, Ι. Μανταϊός, Φ. Παπαδόπουλος και Α. Σααρίδης.

Η νέα διοίκηση των θαλαμηπόλων

Ό μέχρι τοῦδε γενικός γραμματέας της Ένώσεως Θαλαμηπόλων κ. Γερ. Μελέτης έξελέγη πρόεδρος στις πρόσφατες αρχαιρεσίες στις όποιες πήραν μέρος 1.367 θαλαμηπόλοι. Γενικός γραμματέας έξελέγη ό κ. Κων. Κωβαίος και ταμίας επανεξελέγη ό κ. Χαρ. Σπανόπουλος ενώ τακτικά μέλη του Δ.Σ. έξελέγησαν οι Παν. Πασάκος, Νικ. Χαλικιάς, Ίωάν. Φραγκουλάκης, Γερ. - Παν. Βουτσινάς, Ψαρ. Άντύπας, Άντ. Λεμεσιώτης, Έλευθ. Τσιλιβάκης, Ματθ. Παπαζαφειρόπουλος, Κων. Άνδρουλιδάκης, Δημ. Κουντούρης, Νικ. Κοντολούρης και Γερ. Άμραντος.

Αιγυπτιακό εκπαιδευτικό στον Πειραιά

Στις 17 Ίουνίου αναμένεται να καταπλεύσει στον Πειραιά, τό εκπαιδευτικό πλοίο «ΑΙ-DA II», της Άραβικής Ναυτικής Άκαδημίας Θαλασσίων Μεταφορών της Αιγύπτου.

Στό πλοίο στό όποιο επιβαίνουν 35 εκπαιδευτικοί, 72 μαθητές και 70 άτομα πλήρωμα, θά αποπλεύσει στις 20 Ίουνίου.

Άμέσως μετά τον κατάπλου του πλοίου, θά δοθεί συνέντευξη Τύπου από στελέχη της Άκαδημίας, κατά την όποια θά αναπτυχθούν οι δραστηριότητες και οι στόχοι της Άραβικής Ναυτικής Άκαδημίας.

Προαγωγές λιμενικών

Μέ Π.Δ. που δημοσιεύθηκε στην έφημερίδα της κυβερνήσεως προήχθησαν:

- Στό βαθμό του πλωτάρχη Λ.Σ. οι ύποπλοίαρχοι Ε. Πρώτος, Φ. Πιταούλης, Π. Ζαχαρίου και Α. Φάβιος.

- Στό βαθμό του πλωτάρχη Λ.Σ. (Τεχνικών), οι ύποπλοίαρχοι (Τεχνικοί): Ν. Νεστερούλης, Κ. Βλάχος, Μ. Παπαδημητράκης, Α. Ζούλος, Ε. Λυμπερόπουλος, Χ. Ρούκης και Ι. Άνδρεόπουλος.

- Στό βαθμό του πλωτάρχη Λ.Σ. ό ύποπλοίαρχος (Ιερέυς) Γ. Καλαμάρης.

- Στό βαθμό του ύποπλοίαρχου Λ.Σ. οι άνθυποπλοίαρχοι Σ. Μακρυμαλάκης, Α. Καραθανάσης, Θ. Μπεζεριανός, Θ. Κυραγιάννης, Α. Πέππας και Ν. Σταμούλος.

- Στό βαθμό του άνθυποπλοίαρχου Λ.Σ. οι

σημαιοφόροι Ι. Κουρκουλάκος, Π. Σκούπουρας, Σ. Κοντός, Ι. Κωσταράκης, Π. Λάγιος, Σ. Ψέμματος, Π. Μελάς, Π. Κοντόπουλος, Δ. Μπαντιάς, Π. Σκάκος, Ε. Παπαχρήστου, Γ. Άλαφάκης, Δ. Βάσσης, Δ. Βασιλάκης, Ι. Καψοκόλης, Μ. Λουκόπουλος, Κ. Κουνουγέρης, Β. Παρασκευόπουλος, Α. Κλεμπετσάκης, Α. Στυλιανόπουλος, Λ. Καστρινάκης, Δ. Τσιάδης, Κ. Μαστοράκης, Δ. Πρέκας, Π. Μητρόπουλος, Δ. Μυλωνάκης, Ε. Κωνσταντινίδης, Ι. Δημητρίου, Ι. Άδάμ και Ν. Θεμελάρος.

Έξάλλου μέ Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της κυβερνήσεως αποστρατεύθηκε ό άντιπλοίαρχος Λ.Σ. Η. Γιαννούλης.

Νέοι σημαιοφόροι του Λιμενικού

Μέ Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως ονομάσθηκαν σημαιοφόροι Λιμενικού Σώματος, μετά την ευδόκιμη αποφοίτησή τους από τη Σχολή Ναυτικών Δοκίμων, οι Βασ. Σιέττος, Παν. Πετρόπουλος, Γεώρ. Μπουμπόπουλος, Ίωάν. Μπατσολάκης, Ίάκ. Σεργής, Γεώργ. Σούρας, Νίκ. Πατρινός, Άνδρ. Λελάκης, Παν. Δαβουρλής, Εύαγ. Τσάντζαλος, Κων. Τσαγκάρης, Βασ. Τσιρόπουλος, Γεώργ. Άποστόλης, Νίκ. Σπανάκος, Γεώργ. Σαργιάννης, Σπυρ. Νικητάκης, Γεώργ. Συβίτος, Νίκ. Νικολάτος, Χρ. Καρβούνης, Σταμ. Ράπτης, Νίκ. Δενιόζος, Θεόδ. Κλιάρης, Ψαρ. Δελγιάννης, Λάζ. Δουδουντσάκης, Εύαγ. Κυβέλος, Φίλ. Κοντός, Άναστ. Κελαϊδόπουλος, Στέφ. Μπαρώ, Κλεομ. Μπουγάς, Άνδρ. Ζαρταλούδης, Έμμ. Βαφειδής, Γεώργ. Κατσογιάννης, Παν. Πολίτης, Δημ. Μασσιάς, Εύαγ. Κουτρολίκος και Νίκ. Γεωργέλος.

Βιντεοκασέτες μέ θέματα έπιμορφώσεως

Η εταιρία PANSKOMAR LTD MARITIME SERVICES(Μακράς Στοάς 1 - Πειραιεύς, 185 - 31) ή όποια άντιπροσωπεύει στην Έλλάδα την VIDEOTELE MARINE INTERNATIONAL LTD., γνωστοποίησε στην Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών ότι διαθέτει περίπου 500 θέματα αναλυτικών παρουσιάσεων που καλύπτουν τον τομέα έπιμορφώσεως αξιωματικών πληρωμάτων και στελεχών ναυτικών έπιχειρήσεων.

PEGASUS HELLAS Audio - Video - Electricals TAX FREE SUPPLY

Η εταιρία PEGASUS HELLAS έδρεύει στό Ρόττερνταμ. Προσφέρει όλων των ειδών τά αφορολόγητα είδη σε τηλεοράσεις, βίντεο και ήλεκτρικές συσκευές.

Διατηρεί γραφεία στον Πειραιά για την έξυπνηρήτηση των πελατών της. Διατίθενται προσπέκτους και τιμοκατάλογοι.

Η Έταιρία προσφέρει ΕΝΑ χρόνο έγγύηση σε όποιαδήποτε αγορά.

Σας προσκαλούμε να γνωρίσετε τίς τιμές μας και είμαστε σίγουροι ότι θά μάς προτιμήσετε.

A. VELISARIOU

Zevenprovincienplein 1
3089 Sx Rotterdam Holland
Telefoon 010-4295406

Γραφείο έξυπνηρήσεως

Η. ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΥ
Νοταρά 34 (έναντι αεροπορίας)
Πειραιά τηλ. 4129378

ΟΙ ΤΙΜΕΣ ΤΩΝ ΜΠΩΝΚΕΡΣ ΔΙΕΘΝΩΣ

Οι τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 10 'Ιουνίου 1987. Τιμή σε δολλ. ΗΠΑ. Πηγή: KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	117/120	121,25/124	174/180
N. Υόρκης	116/118	118,50/121	163/165
Φιλαδέλφειας	119/120	120/123	163/165
Βαλτιμόρης	118/119	120/122	163/164
Νόρφολκ	117/119,50	119/122,50	163/165
Σαβάννας	122/123	122,25/125	163/167
Τζάκσονβιλ	121,50/122,50	122,50/123,50	157,75/158,75
Π. Έβεργκλέιτς	125/126	129/130	168/169
άμπας	118/121	121/122	157,50/160
Μόμπιλ	115/119	117,50/122	162/167
Νέας Όρλεάνης	111,50/115,50	113/116	160/163
Μπωμόντ/Π. Άρθουρ	116,50/117	118/119	162/163
Χιούστον	112/113,50	113/114,50	160/163
Κόρπους Κρίστι	118/120	121/122	165/167
Λός Άντζελες	108/110	109/114	165/170
Σάν Φραντζίσκο	110/111	112/113	165/170
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	116/118	118/119	170/175
Σηάττλ	117/119	119/123	165/175
Μόντρεαλ	109/112	113/115	173/175
Βανκούβερ	—	125/126	180/181
Άγ. Ευσταθίου	118/119	120/121	159/160
Φρήπορτ	119/120	123/124	170/172
Τρίνταντ	121/122	125,50/126	175/176
Κρίστομαλ/Μπαλμπόας	119/120	122/124	173/175
Σαίντ Κρουά	18,95	19,05	22,60
Βενεζουέλας	18,28	18,53	22,67
Βραζιλίας	122	125	270MTD
Ρόττερταμ	109/110	112/113	142/146MTD
Άμβέρσας	109/110	112/113	145/146MTD
Άμβούργου	113/115	115/117	153/156MTD
B. Γαλλίας	109/111	113/115	160/162MTD
N. Γαλλίας	109/111	113/115	159/160
Ισπανίας	118/120	122/124	190/200
Θέουτας	113/115	116/119	160/162
Γένοβας	112/114	116/117	166/167MTD
Αύγουστας	110/112	114/116	165/167MTD
Πειραιάς	109/110	110/112	157/160MTD
Σουέζ Κανάλ	115/117	115/117	183/185MTW
Τζέντας	—	107,50/115	157,50/165MTD
Ράς Τανούρα	—	115	165MTD
Φουτζέιρα	108/109	108,50/110,50	160/161MTD
Κουβέιτ	108/109	109/110	165/170
Ντακάρ	—	—	175/180
Ντάρμπαρ	—	123/125	248/250
Σιγκαπούρης	109,50/111	112,50/113,50	154/156
Κορέας	120/121	122/123	163/178
Ίαπωνίας	126/130	129/133	179/180

'Η σχολή σωστικών

Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων που λειτουργεί στον Άσπρό-πυργο, αποφοίτησαν τον Μάιο 288 ναυτικοί.

Νέα πειρατεία

Τέσσερις πειρατές ανέβηκαν στο δεξαμενόπλοιο «Ναυκρατίς», ενώ έπλεε στα στενά της Σιγκαπούρης, μπήκαν στην καμπίνα του θαλαμηπόλου και με την απειλή μαχαιριών άφου τόν έδεσαν και τόν φίμωσαν του άφη-ρεσαν προσωπικά είδη και μετά έγκατέλει-ψαν τό πλοίο. Ό θαλαμηπόλος κατάφερε νά λυθεί μόνος του και ένημέρωσε σχετικά τόν πλοίαρχο γιά τό περιστατικό.

Λαθρεπιβάτες

Τρεις Άφρικανοί λαθρεπιβάτες βρέθηκαν στίς 17 Μαΐου στό ελληνικό φορτηγό «Λάκυ Γουέηβ», 23 ώρες μετά τόν απόπλου του από τό Μαπούτο τής Μοζαμβίκης.

Τό σκάφος στή συνέχεια κατέπλευσε στό Ντάρμπαρ όπου όμως οί τοπικές αρχές δέν δέχθηκαν τούς λαθρεπιβάτες μέ αποτέλεσμα νά παραμείνουν πάνω στό πλοίο τό ό-ποίο κατευθύνεται ήδη στό Λονδίνο, όπου ά-ναμένεται νά καταπλεύσει στίς 13 'Ιουνίου.

Θάνατος ναυτικού

Στό φορτηγό «Σίλβερ Άθηνς» πέθανε, έ-νώ τό σκάφος βρισκόταν στό Λάς Πάλμας, ό θαλαμηπόλος Γεράσιμος Μαζαράκης 32 έ-τών, κάτοικος Πειραιά.

Ό κ. Άντρέσεν στήν Hellasmar του Μπουένος Άϊρες

Ό γνωστός στους κύκλους τών ναυτικών πρακτόρων κ. Einar Andresen ανέλαβε πρόσφατα διευθυντής operations τής εταιρίας Hellasmar που διευθύνει ό έμπειρος ναυτι-κός πράκτορας κ. Κώστας Βαλαούρης στό Μπουένος Άϊρες.

Ό Hellasmar συμπλήρωσε 20 χρόνια επι-τυχμένης σταδιοδρομίας και προσφέρει γρήγορη και οικονομική έξυπνηρέτηση στά πλοία που προσεγγίζουν σέ λιμάνια τής Άρ-γεντινής. Άπασχολεί προσωπικό 12 ατόμων και υπό τήν έμπειρη καθοδήγηση του κ. An- dresen θα βελτιώσει τό σέρβις που προσφέ-ρει στά μπάλκερς που τό χρησιμοποιούν.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 13.001.775 δραχμών έπέβαλαν τόν περασμένο Άπρίλιο οί λιμενικές αρχές τής χώρας γιά διάφορες παραβάσεις τής ναυτικής νομοθεσίας.

Άπό τά πρόστιμα αυτά, 6.712.272 δρχ. έπι-βλήθηκαν γιά παραβάσεις του κανονισμού λιμένα, 3.410.000 δρχ. γιά ρύπανση τής θά-λασσας, 2.388.000 δρχ. γιά παράνομη άλιεία, 414.000 δρχ. γιά παραβάσεις του κανονι-σμού ασφάλειας τής ναυσιπλοΐας, 45.000 δρχ. γιά παραβάσεις τών κανονισμών σχετι-κά μέ τά ταχύπλοια σκάφη και 32.500 δρχ. γιά τή μεταφορά υπεραριθμών έπιβατών.

Έξάλλου από τό ΓΕΝΕ έπιβλήθηκαν τόν Μάιο πρόστιμα συνολικού ύψους 5.227.491 δρχ. στους υπεύθυνους έπτά έπιβατηγών πλοίων γιατί ένώ τό καλακαίρι του 1985 έκα-ναν δρομολόγια σέ διάφορες άκτοπολικές γραμμές τό χειμώνα δέν είχαν τήν κανονική σύνθεση πληρώματος όπως είχαν υποχρέω-ση βάσει του ΝΔ 187/73 ανεξάρτητα άν έκα-ναν ή όχι δρομολόγια. Πρόκειται γιά τά ΦΛΑ'Ι'Ν ΝΤΟΛΦΙΝ VIII, X, IX, XII, XVI, XV και XI στά όποία έπιβλήθηκαν πρόστιμα



Your Agent at Rotterdam
Loyal Shipping b.v.

(Looking after your business is our business)

TRAMP & LINERAGENTS
FORWARDING
WAREHOUSING
STEVEDORING
CHARTERING
TECHNICAL CONSULTANCY
SALE & PURCHASE

Basalstraat 41
3072 AA Rotterdam
P.O. Box 51177
3007 GD Rotterdam
Tel. 485 80 33
Telex 62209
Telefax 423 18 03
Telegrams: Loyal Rotterdam

1.840.945, 1.840.945, 955.922, 187.406, 120.716, 90.539 και 191.018 δρχ. αντίστοιχα.

Τό PORT CAPTAINS CLUB

Η Λέσχη Πλοίαρχων Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων οργανώνει στις 27 Ιουνίου ημερήσια κρουαζιέρα στο Σαρωνικό (Ύδρα, Πόρο, Αίγινα) γιό τα μέλη και τα παιδιά τους καθώς και γιό τους φίλους τους.

Μέ την ευκαιρία διευκρινίζεται ότι κατά τη διάρκεια του Ιουλίου η Λέσχη θα είναι ανοικτή μόνο τό απόγευμα κάθε Πέμπτης, ενώ τόν Αύγουστο θα παραμείνει κλειστή λόγω τών διακοπών.

Έκδήλωση τών εταιριών KAMEWA και KAMINCO

Μέ τη συμμετοχή πολλών τεχνικών στελεχών ναυτιλιακών εταιριών, πραγματοποιήθηκε στις 11 Ιουνίου στόν Ναυτικό Όμιλο η παρουσίαση τών επιτευγμάτων της εταιρίας Kamewa τών τομέα της οικονομικής προώσεως τών πλοίων.

Μετά από διετή δοκιμαστική συνεργασία, οι εταιρίες Kamewa και Kamincο θα συνεργάζονται πλέον αποκλειστικά γιό την Ελλάδα και τή Κύπρο και οι τεχνικές συμβουλές και τό σέρβις θα παρέχεται άμεσα από τό κοινό γραφείο τών εταιριών στόν Πειραιά.

Τά Διεθνή Βραβεΐα Όνάση 1987

Στήν αίθουσα της Παλαιάς Βουλής πραγματοποιήθηκε σήμερα ή επίσημη τελετή της απονομής τών Διεθνών Βραβείων του Ιδρύματος «Αλέξανδρος Σ. Όνάση» γιό τό 1987.

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας κ. Χρήστος Σαρτζετάκης επέδωσε στόν κ. Άλεσσάνδρο Περτίνι, πρώην Πρόεδρο της Δημοκρατίας της Ιταλίας τό βραβείο «Άθηναι», στήν Κίνηση Pugwash και στήν Αρχαιολογική Έταιρία Άθηνών τό βραβείο «Όλυμπία» και στόν Αρχιεπίσκοπο Rivera y Damas τού Σαλβαντόρ και στήν Διεθνή Άμνηστία τό βραβείο «Άριστοτέλης».

Βραβεΐα σέ παιδιά ναυτικών της Καλαμάτας

Η διοίκηση της Ένώσεως Έφοπλιστών Μεσογειακών Φορηγών Πλοίων, αποφάσισε νά χορηγήσει χρηματικά βραβεία, ύψους 100.000 δραχμών τό καθένα, σέ 15 άριστούχους μαθητές άποφοίτους τών Λυκείων της Καλαμάτας σχολικού έτους 1986 - 87 και κατά προτίμηση σέ παιδιά ναυτικών.

Τά βραβεΐα της Έστίας σέ παιδιά ναυτικών

Η Έστία Ναυτικών γνωστοποίησε τούς δρους και τίς προϋποθέσεις γιό τή χορήγηση τών 30 χρηματικών βραβείων ύψους 50.000 δραχμών τό καθένα, σέ παιδιά έν ενεργεία, καθώς και συνταξιούχων ναυτικών, πού άφορούν τό άκαδημαϊκό έτος 1986 - 87. Τά βραβεία θα άπονεμηθούν μόνο σέ φοιτητές Άνωτάτων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων της χώρας.

Σέ νέα γραφεία ή BALKANMAR

Μέ τη συμμετοχή φίλων, συνεργατών και πελατών της BALKANMAR, εγκαινιάσθηκαν τό μεσημέρι της Τετάρτης 27 Μαΐου τά νέα γραφεία της εταιρίας στήν όδό Β' Μεραρχίας 13.

Έκδήλωση τών Ναυπηγείων ASRY στήν Άθήνα

Τά ναυπηγεία ASRY τού Μπαχρέϊν σέ συνεργασία μέ τούς αντιπροσώπους τούς στήν Ελλάδα, τεχνικό γραφείο Νικολάου Μπογδάνου, παρέθεσαν στις 21 Μαΐου δεξίωση σέ κεντρικό ξενοδοχείο της Άθήνας πρós τιμή τών συνεργατών τούς στόν έλληνικό ναυτιλιακό χώρο.

Στήν έκδήλωση παρέστησαν πολλά στελέχη ναυτιλιακών εταιριών και συνεργάτες τών ναυπηγείων.

ΠΕΝΘΗ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΡΟΥΒΕΛΑΣ

Πέθανε στις 26 Μαΐου και κηδεύθηκε τήν επομένη στήν ιδιαιτέρα του πατρίδα, τούς Άρχαγγέλους Λακωνίας, ό παλαιμάχος πλοίαρχος Ιωάννης Ρουβέλας, ό όποιος είχε ιδρύσει και διηύθυνε μέχρι τίς τελευταίες του στιγμές τήν γνωστή όμώνυμη επιχείρηση άτλαντικής άλιείας. Στήν επιχείρηση αυτή είχε άμεσα συνεργάτες τά έξι παιδιά του, τόν Μανώλη, πλοίαρχο τού Έμπορικού Ναυτικού, τόν Φάνη, μηχανικό, τόν Παναγιώτη, πλοίαρχο, τόν Ντίνο, οικονομολόγο, τόν Άριστείδη, πλοίαρχο και τόν Μιχάλη, ψυκτικό μηχανικό, καθώς και τόν γαμπρό του Χαρ. Χατζηχαλαράμπους, επίσης μηχανικό τού Έμπορικού Ναυτικού.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» άπευθύνουν στούς οικείους του ειλικρινή συλλυπητήρια.

ΒΙΚΤΩΡ ΣΛΟΥΤΣΚΗΣ

Η Έλληνική Ναυτιλία έχασε πρόσφατα έν έκλεκτό μέλος της, τόν Βίκτωρα Σλούτση. Ο εκλιπών από νεαρή ηλικία άφοσιώθηκε στόν έφοπλισμό, όπου πολύ γρήγορα διέπρεψε χάρη στις ικανότητές του, αλλά και στήν ακούραστη εργασία πού πρόσφερε τόσο στήν Γενεύη, όπου έμενε μόνιμα, διευθύνοντας τήν Ναυτιλιακή Έταιρία ALLSEAS SHIPPING Co., όσο και στόν Πειραιά, όπου τό έτος 1963 ίδρυσε μαζί μέ συνεργάτες τήν Έταιρεία ΚΡΑΤΙΓΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ.

Έκατοντάδες είναι οι φίλοι και οι ναυτικοί πού τόν θρηνούν, τόσο γιό τήν καλωσύνη και άγάπη πού πρόσφερε σ' όποιον τόν γνώριζε, όσο και γιό τήν έμφυτη αίσιοδοξία του άκόμα και στις πιά αντίξοες καταστάσεις. Η μεγάλη έγκυκλοπαιδική του μόρφωση, ό ρεαλισμός του και ή καθημερινή ευδιάθεσία του τόν έκαναν εύχάριστο και περιζήτητο στούς φίλους του πού θα τόν θυμούνται πάντα μέ άγάπη.

ΨΗΦΙΣΜΑ

Τό Διοικητικό Συμβούλιο της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών σινηλθε έκτάκτως μετά τό θλιβερό άγγελμα τού θανάτου τού διακεκριμένου Μέλους της έφοπλιστικής οικογένειας και της ΕΕΕ καθώς επίσης και επί σειρά έτών εκπροσώπου της εταιρίας ΚΑΡΡΑΣ ΕΛΛΑΣ στό ΔΣ/ΕΕΕ

ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΑΤΣΑΜΠΗ

πού έπήλθε τήν 1 Ιουνίου 1987 και άφού άκουσε τόν Πρόεδρο κ. Στάθη Γουρδομιχάλη ό όποιος έξηρε τήν πολύπλευρη προσωπικότητα και δράση τού μεταστάντος.

Άπεφάσισε όμόφωνα

— Νά διαβιβασθούν πρós τούς οικείους τού άποβιώσαντος τά συλλυπητήρια τού ΔΣ/ΕΕΕ.

— Νά κατατεθεί στεφάνι.

— Νά διατεθεί ύπέρ άγαθοεργών σκοπών τό ποσό τών είκοσι χιλιάδων δραχμών (20.000 δρχ.).

— Νά δημοσιευθεί τό παρόν ψήφισμα στόν Ναυτιλιακό Τύπο.

Πειραιάς 3 Ιουνίου 1987

Ο Πρόεδρος

Της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών
ΣΤΑΘΗΣ ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ

ΨΗΦΙΣΜΑ ΤΟΥ Δ.Σ. ΤΗΣ Α.Ε. «ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥ- ΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.»

Τό Δ.Σ. της Έταιρίας «ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.» συνελθόν έκτάκτως τήν 3ην Ιουνίου 1987, μετά τό θλιβερό άγγελμα τού θανάτου τού Συμβούλου της Έταιρίας ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΑΔΑΜ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ, άπεφάσισεν όμόφωνως όπως:

1) Έκπρόσωποι τού Διοικ. Συμβουλίου παραστούν εις τήν κηδείαν.

2) Διαβιβασθούν εις τήν οικογένειαν τού μεταστάντος τά συλλυπητήρια τού Διοικ. Συμβουλίου της Έταιρίας.

3) Διατεθούν αντί στεφάνου δραχμαί 10.000 (δέκα χιλιάδες) ύπέρ τού Άσύλου Άνιάτων.

4) Δημοσιευθεί τό παρόν εις τόν Τύπον.

Έν Πειραιεί τή 3η Ιουνίου 1987
ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΣΤΗ ΝΟΤΙΟ ΑΦΡΙΚΗ C. MARTALAS SHIPPING (PTY) LTD.



SHIPBROKERS - LINER & SHIPPING AGENTS - CHARTERING

HEAD OFFICE: 2416 Trust Bank Centre, Heerengracht 8001, P.O.Box 1404, Cape Town 8000

Telephones 22-7256, 22-3674, 43-1465, Home 49-4480

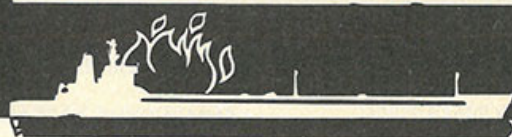
Telex: 57-20131, Cables: COMARSHIP - COMARCHART

DURBAN BRANCH: 21 st Floor, Suite 2103, Durban Bay House, 333 Smith Street, Durban 4001,

P.O.Box 3963, Durban 4000, Telephone 31-7582,

Telex 6-0718SA, Cables: COMARSHIP

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΪ' ΝΙΚΟΛΑΣ 1	Κύπρου	12.376	1976	Κατά την εκφόρτωση στη Τσιτακόγκ στις 8/6, προσάραξε σε άβαθι. Αναλήφθηκε επιθεώρηση.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ	Κύπρου	9.284	1972	Κατά το ταξίδι Φέλιξστοου για Κίγκστον υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής στις 30/5 και κατέπλευσε στη Λισσαβόνα για επιθεώρηση.
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	Μάλτας	4.231	1969	Καοσιούγκ για Χάτσινοχ, συγκρούστηκε, έμφορτο σε θέση 37.22 Β, 141.35Α, στις 30/5, με το άλιευτικό «Κογο Μαρ No. 18».
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	Έλληνική	13.600	1985	Πόρτλαντ για Βικτόρια, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Banglar Baani», κατά τον απόπλου από την Τσιτακόγκ, στις 6/6.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	Έλληνική	24.253	1986	Συγκρούστηκε στις 10/6, στη Τσιτακόγκ με το φορτηγό «Banglar Kiron» και υπέστη ζημιές στο κατάστρωμα.
TANKERΣ:				
ΕΘΝΙΚ	Έλληνική	125.947	1975	Έβλήθη από πύραυλο στον Περσικό, στις 9/6 και υπέστη μικρή διαρροή του φορτίου. Κατευθύνθηκε προς το Ντουμπάι για επισκευές.
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ	Έλληνική	24.000	1986	Έλλάδα για Μπαντάρ Άμπας, συγκρούστηκε με τη βυθοκόρο «Al Khattab», στην Αίγυπτο, στις 5/6.

ΕΠΙΤΕΛΟΥΣ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
ΑΠΟ ΤΑ ΚΥΠΡΙΑΚΑ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΧΡΙΣΤΟΥΔΙΑ

Σε συνεργασία με τους Ελλαδίτες συνεργάτες μας «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ» εκθετούμε στην Αθήνα τα τελευταία μοντέλα Βίντεο, και Μούδι κάμερες, Τηλεοράσεων, Στερεοφωνικών συγκροτημάτων, Κόμπακτ Ντίσκ και αυτοκινήτων, Οικοσκευές, Ψυγεία, Κουζίνες, πλυντήρια, Φούρνοι μικροκυμάτων, σκουπιδοφάγους καθώς και μεγάλην συλλογήν μικροσυσκευών και δεκάδων άλλων προϊόντων. ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΣ ΓΝΩΣΤΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ, αυθεντικά και πρώτης διαλογής, τα πιο πολλά με Διεθνή εγγύηση.

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ ή εντός 3 - 4 ημερών ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΔΑΣΜΟΛΟΓΗΤΩΝ ΑΕ.

Εκθεσιακό κέντρο Λεωφ. Βουλιαγμένης (3ος όροφος) έναντι τροχαίας ΓΛΥΦΑΔΑ

Τηλ: 8942516/7/8, Τέλεξ: 222329 ή Κύπρος 2040

Ανοικτό κάθε μέρα 09.00 — 21.00 — Σάββατο 09.00 — 14.30

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Γεγονός είναι ότι το πρώτο δεκαπενθήμερο του Ιουνίου μας έπεφύλαξε κάποιες μάλλον δυσάρεστες εκπλήξεις ως προς την εξέλιξη και τις τάσεις της ναυλαγοράς, πράγμα που μέχρι κάποιο βαθμό έτεινε να διαψεύσει τις αισιόδοξες προβλέψεις του τελευταίου δεκατίου μας (1 Ιουνίου).

Και είναι μόνον γενικώς αποδεκτό ότι η πρόσφατη βελτίωση των συνθηκών της παγκόσμιας ναυλαγοράς ξηρού φορτίου στηρίχθηκε στα σιτηρά και, μάλιστα, στη ζήτηση για αυτά από όρισμένες και λίγες τόν αριθμό, πηγές απασχόλησης.

Είναι όμως εξίσου δεκτό ότι μία τέτοια ζήτηση είναι, ή μπορεί να γίνει, ικανή αιτία δημιουργίας ύψους αγοράς.

Και δεν απαιτείται μακρά ιστορική αναδρομή προκειμένου να διαπιστωθεί το ίδιο. Οι εμπειρίες των ετών 1979-1981 είναι ακόμα πρόσφατες.

Οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες εξελίξεις στη ναυλαγορά, λοιπόν, εξαρτώνται κατά πολύ από το ρυθμό που θα ακολουθήσουν οι αγορές και φορτώσεις σιτηρών μέσα στους επόμενους λίγους μήνες. Η διατήρηση των προμηθειών για την εξαγωγή Αμερικανικού σίτου, ή επάρκεια διαθέσιμων ποσοτήτων προς πώληση στις λοιπές παραγωγικές χώρες ή αγορές (Αυστραλία, ΕΟΚ), καθώς επίσης, οι προφανείς ανάγκες περαιτέρω αγορών από τις μεγάλες εισαγωγικές χώρες παρέχουν βάσιμες προοπτικές διατήρησης σχετικά υψηλών ρυθμών ζήτησης, ακόμη και κατά τη διάρκεια των θερικών μηνών.

Και αν πράγματι, μέσα από τις τρέχουσες εξελίξεις δημιουργείται κάποιος κίνδυνος, αυτός σαφώς προέρχεται από μία διαστρεβλωμένη έρμηνεία των πραγμάτων, ιδίως από μικρά ή μεσαία επιφανεία επιχειρηματίες που συνεχώς μετακυλίνουν από την άμεση άπαισιοδοξία στην εξίσου άμεση αισιοδοξία, προκαλώντας, στη δεύτερη περίπτωση, άνακοπή της προσπάθειας εκκαθάρισης της αγοράς από τις παλαιές και αντιστοιχοοικονομικές μονάδες, μιας προσπάθειας που -δχι χωρίς κόπους, υποδομή και θυσίες- απέδωσε καρπούς κατά τα τρία τελευταία έτη και που απαιτεί συμπλήρωση.

Παρά τα περί του αντιθέτου λεγόμενα από κύκλους που δεν φημίζονται για την προσήλωσή τους στα εφοπιστικά συμφέροντα και, δυστυχώς, στην αλήθεια, ή πρόσφατη πρόσθετη αγορά εκ μέρους των Σοβιετικών τεσσάρων εκατομμυρίων τόννων Αμερικανικού σίτου για φόρτωση εντός του Αυγούστου θα αποτελέσει δυναμική ένωση για την αγορά και μάλιστα στη κρίσιμη σημερινή συγκυρία της θέρμης κάμψης και κάποιες κόπωσης.

Επί των πεπραγμένων της υπό ανάλυση περιόδου:

Είναι προφανές ότι ο Ιούνιος άρχισε με σοβαρή πίεση εκ μέρους των ναυλωτών για συγκράτηση της καταστάσεως και πίεση των ναύλων. Μέθοδος ή κατά τό δυνατόν άποχή από τη ναυλωτική δραστηριότητα, ή ναύλωση φιλικών πλοίων σε έπίπεδα σαφώς χαμηλότερα των προηγούμενων και ή άνοικτη άναγγελία τους. Και, άκόμη, ή ναύλωση σε χαμηλότερους μόν ναύλους αλλά με άλλαγή όρων υπέρ του πλοίου των όποιων ή μνεία... παραλείπεται!

Με αυτές, λοιπόν, τις επιφυλάξεις πρέπει να αντιμετωπίσουμε τά δολ. 15 (άργότερα δολ. 14.75 και πιθανόν δολ. 14.50) που πληρώθηκαν σε πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία. Τό ίδιο και για πράξεις προς άλλες περιοχές τόσο από Κόλπο αλλά και άλλες περιοχές φορτώσεως.

Μέχρι ενός βαθμού, ή προσπάθεια των ναυλωτών φαίνεται να έπιτυγχάνει άφου, όπως είναι γνωστό και γενικά αποδεκτό, παρά την περιστολή των ναυπηγήσεων και τόν όγκο των διαλύσεων, ή περιπόθητη Ισορροπία δεν έχει ακόμα έπιτευχθεί και άφου ή παγκόσμια οικονομία βρίσκεται ακόμα σε κρίση, τουλάχιστον ως πρίς τις παραμέτρους εκείνες που επιδρούν επί των διατάλασης μεταφορών πρώτων ύλων και ήμιεπεξεργασμένων προϊόντων.

Στους γαιάνθρακες διαπιστώσαμε σοβαρή κάμψη της ζήτησεως, που μπορεί όμως να όφείλεται στην έλλειψη πληροφοριακών στοιχείων ή στην παράλειψη άναγγελίας όρισμένων πράξεων.

Αντίθετα, σημαντικός ήταν ό αριθμός των πράξεων και ό όγκος των διακινηθέντων φορτίων σιδηρομεταλλεύματος από Βραζιλία, Καναδά, Δυτική Αφρική και Αυστραλία. Οι πληρωθέντες ναύλοι έλάχιστα άπειχαν των προσφάτων κλεισιμάτων.

Στά συνθήκη πλαίσια κινήθηκαν λιπάσματα και ζάχαρη και έλάχιστα άκούστηκαν τά γενικά φορτία. Και είναι, ως προς τά τελευταία, χαρακτηριστικό ότι τό Κόντινεντ δημιούργησε προβλήματα άπασχόλησεως στην άνοικτή χωρητικότητα της αντίστοιχης κατηγορίας.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Με εξαίρεση τά πολύ μεγάλα πλοία όπου με ένδιαφέρον σημειώσαμε τό κλείσιμο πλοίων 125.000 TDW για 3 χρόνια στά δολ. 2.10 ανά TDW καθώς και εκείνο για 150.000 TDW από Ιαπωνία για κυκλικό Β. Ειρηνικού στά δολ. 13.000 ήμερησίως, υπήρξε γενικώς πτωτική τάση στά μισθώματα με εύκαιριακές εξαίσεις που θύμιζαν καλές εποχές.

Πώς να εξηγήσει κανείς διαφορετικά τά δολ. 10.000 που πληρώθηκαν, για 25.000 TDW από Έρυθρά Θάλασσα για 60 ήμέρες άπασχόληση ή τά δολ. 8.000 για κυκλικό Ατλαντικού σε 38.000 TDW πλοίο.

Μία σύγκριση μεταξύ των διαφόρων περιοχών εξακολουθεί σαφώς να δείχνει μία ύπεροχή του χώρου του Ατλαντικού έναντι εκείνου της Απώ Ανατολής. Η δραστηριότητα του Κόλπου ΗΠΑ, τό Πλέιτ με τις συνεχιζόμενες φορτώσεις σιτηρών και ή προσμονή μιας «πανδαισίας» σε περίπτωση νέας εισόδου των Σοβιετικών στην αγορά άποτελούν, ίσως, τους κύριους λόγους του φαινομένου.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Αριθμός ναυλώσεων VLCC από τόν Περσικό Κόλπο για όλους τους συνήθεις προορισμούς συγκράτησε την αισιόδοξη διάθεση των πλοιοκτητών, αν και οι πληρωθέντες ναύλοι δεν παρουσίαζαν βελτίωση. Χαρακτηριστικά, οι προς δυσμάς όψιόν πλήρωναν περί τά WS 35, προς άνατολάς περί τά 38 ενώ μόλις υπερέβαινε τά WS 40 ό προς Έρυθρά ναύλος.

Σημαντική ή ζήτηση και στά μικρότερα μέγεθη, άπασχόλησε μεγάλο αριθμό πλοίων σε μάλλον ικανοποιητικά έπίπεδα ναύλων με τούς 80.000 τόννους για άνατολή στά WS 100-105. Έν τούτοις, ή συνεχής προσέλευση άνοικτών πλοίων δεν επέτρεψε ούσιαστική βελτίωση, φαινόμενο που με άνασας αύξομειώσεις άναμένεται να διατηρηθεί επί μακρόν.

Στις υπόλοιπες περιοχές, σημειώσαμε άξιόλογη δραστηριότητα στη Μεσόγειο για μέσου μεγέθους πλοία με τούς 80.000 τόννου περί τά WS 90. Με άρκετές άναλαμπές και ή Καραϊβική όπου οι 85.000 τόννοι από Άν. Μεξικό για Κόλπο ΗΠΑ πλήρωναν WS 85.

Στους 80 πόντους του WS πληρώνονταν έπίσης οι 80.000 τόννοι από Β. Θάλασσα για Άνατολική Άκτή Καναδά, αν και ή περιοχή



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

δέν διακρίθηκε ιδιαίτερα για τη δραστηριότητα της.

Μικρή, τέλος, η ζήτηση από τη Δυτική 'Αφρική με ελάχιστο αριθμό γνωσθέντων κλεισμάτων.

Σχετικά ζωηρή ή κίνηση στα καθαρά φορ-

τία, τόνον από τον Περσικό δσο και από τις λοιπές περιοχές. Χαρακτηριστικά, οι 30.000 τόννοι από Περσικό για 'Ιαπωνία πλήρωσαν το βελτιωμένο WS 177,5 ενώ η αυτή περίπου ποσότητα από Καραϊβική για 'Ακτή ΗΠΑ ('Ατλαντικού) WS 157.

δολ. 6.500 την ημέρα.

ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ: 19.017 τον. d.w. του 1972, παράδοση Περού άμεση, επαναπαράδοση 'Αλγερία, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 28.500 τον. d.w. του 1984, παράδοση Φιλιππίνες άμεση, ταξίδι 60 - 150 ημερών με επαναπαράδοση Μεγ. Αίμενες δολ. 4.750 την ημέρα όψιόν Σγκαπούρη/Ιαπωνία δολ. 4.650 την ημέρα.

ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ.: 29.693 τον. d.w. του 1984, παράδοση Μανίλα 'Ιουν. 1-5, επαναπαράδοση, ΗΒ/Κόντινεντ, δολ. 4.250 την ημέρα.

ΣΗΦΑΛΚΟΝ: 66.289 τον. d.w. του 1974, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. ακτή Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Σκωτ/Γιβραλτάρ, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΑΝΤΙΓΟΝΗ ΣΒ: 40.400 τον. d.w. του 1976, παράδοση Βιτόρια 'Ιουν. 25 - 'Ιουλίου 12, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 6.225 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000, για πλοίο υπό έρμα.

ΜΟΝΤΟΜΠΑ: 33.108 τον. d.w. του 1982, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊν 'Ιουν. 12-22, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.800 την ημέρα.

ΜΙΑΛΤΟΣ: 65.860 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιουνίου 10-15, ταξίδι μέσω Ντάντιερ με επαναπαράδοση Βέζερ, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ: 45.250 τον. d.w. του 1978, παράδοση Αυστραλία άμεση, ταξίδι με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.750 την ημέρα.

ΑΝΑΤΟΛΗ: 24.100 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κύπρο 'Ιουν. 8-15, επαναπαράδοση Νιγηρία, δολ. 3.800 την ημέρα.

ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ: 72.200 τον. d.w. του 1976, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι 3/5 μηνών, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΠΕΙΡΝΟΤ: 16.480 τον. d.w. του 1984, παράδοση Βραζιλία 'Ιουνίου 'Ιουνίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.225 την ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ: 16.436 τον. d.w. του 1982, παράδοση 'Αμβούργο 'Ιουν. 17, επαναπαράδοση Νέα Ζηλανδία, δολ. 5.050 την ημέρα.

ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ: 23.169 τον. d.w. του 1978, παράδοση Νέα 'Ορλεάνη 'Ιουνίου 20-28, επαναπαράδοση Δυτ. Μεσόγειο, δολ. 5.500 την ημέρα, πλέον δολ. 45.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΑΛΦΑ ΦΕΪΘ: 37.612 τον. d.w. του 1984, παράδοση Μανίλα άρχες 'Ιουνίου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.400 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΣΠΙΛΟΣ: ΗΒ 78.000 τον. δυτικές όψιόν, WS 75, 'Ιουν. 5.

ΛΟΥΝΑ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 60, 'Ιουν. 13.

ΣΗΓΚΛΟΡΥ: Κωστάντζα 30.000 τον. καθαρά Δυτ. 'Αφρική WS 170, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 172,5, όψιόν Μεσόγειο WS 175, Μαΐου 28.

ΣΗΚΡΟΣΣ: Μπούργκας 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 160, Μαΐου 28.

ΜΠΩΜΟΝΤ: Δυτ. 'Αφρική 135.000 τον. ΗΠΑ WS 65, άμεση.

ΛΑΒΑΝΤΑΡ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 65, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού WS 70, όψιόν Μεσόγειο WS 70, Μαΐου 31.

ΦΛΟΡΙΝΤΑ: Περσικό Κόλπο 117.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 67,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 77,5, όψιόν Μεσόγειο 87,5.

ΝΤΑΪ'ΑΜΟΝΤ: Λά Σκρίρα 70.000 τον. μέρος φορτίου, Νάπολι, WS 120, 'Ιουν. 2.

ΕΘΝΙΚ: Περσικό Κόλπο 200.000 τον. μέρος φορτίου, Ταϊβάν WS 51, όψιόν ναυλωτών μέχρι 240.000 τον. WS 42,5, 'Ιουνίου.

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ: Βραζιλία 28.000 τον. καθαρά 'Αμερ. Κόλπο WS 148, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 158, 'Ιουν. 17.

ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Γέμπο 37.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 150, όψιόν Δυτική ακτή ΗΠΑ WS 140, 'Ιουν. 6.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Μπάιο Γκράντε 38.000 τον. Σαβάννα, WS 132,5, 'Ιουν. 10.

ΦΑΙΔΡΑ: 'Ινδονησία 130.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 1.100.000 κατ' αποκοπή, 'Ιουν. 17.

ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ: Βραζιλία 28.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΝΤΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 21,50 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 5-10.

ΑΚΤΗ: Τολέδο 16-17.000 τον. γεννήματα 'Αμστερνταμ/Ρότερνταμ/Αμβέρσα δολ. 17,50 φίο, 6 ημέρες, άμεση.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ: 'Αμερ. Κόλπο 33.000 τον. γεννήματα Ταϊβάν δολ. 21 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 4-12.

ΜΑΛΒΙΝΑ: Ποταμό Μισισσιπιί 12.200 τον. γεννήματα 'Ακαζούτλα, δολ. 17 φίο, 3 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 1-10.

ΑΝΤΑΙΟΣ: Τάμπα 25.000 τον. φασφάτα Κίνα, δολ. 23,80 φίο, 6.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 10-18.

ΑΝΝΑ: Λέικχεντ 12.500 τον. ζωοτροφές Δουκέρ-κη δολ. 26 φίο, 4 ημέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 17-30.

ΕΣΚΟΡΠΙΟ: Βέρα Κρούζ 8.700 τον. ζάχαρη χύδην Σαβάννα, δολ. 11,85 φίο, όψιόν εκφόρτωση Βαλτιμόρη/Νέα 'Υόρκη δολ. 12,85 φίο, 2.000/1.500 τον. εκφόρτωση, 'Ιουν. 3-10.

ΣΚΟΡΠΙΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τον. σιτηρά Κίνα δολ. 23,90 4.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση 'Ιουλ. 10 - 20.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΙΑΝΤ: Ποταμό Μισισσιπιί 53.500 τον. δημητριακά Σηφορθ, δολ. 510.000 κατ' αποκοπή φίο, 5 ημέρες/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 15 - 20.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.: 'Ισπανική Μεσόγειο 30.000 τον. άρβόσσιτου 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 12,75 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Ο.Ε.

BELGIUM

TAX FREE CARS

• ΝΑΥΤΙΚΟΙ

• ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

• ΑΝΑΠΗΡΟΙ

• ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ

Γιά σās πού ό νόμος παρέχει τό δικαίωμα είσαγωγής αὐτοκινήτου μέ μειωμένο δασμό ή αδασμολόγητο διαθέτουμε όλους τούς τύπους τών αὐτοκινήτων. ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

ΓΙΑ ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΑΣ ΡΩΤΗΣΤΕ ΠΑΝΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΕΛΑΤΕ ΣΕ ΜΑΣ

ΑΘΗΝΑ: Λ. Συγγρού 191 τηλ. (01) 9340 322 - 9330 823

ΧΙΟΣ: Προκυμαία ΧΙΟΥ τηλ. : (0271) 27276

148,5, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 156,5 'Ιουν. 26.
ΧΙΟΣ: Βραζιλία 28.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλ.
ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 146, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS
158, 'Ιούνιο.
ΒΕΝΟΥΣ Β.: Καραϊβική 71.000 τον. μέρος φορ-
τίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 75, 'Ιουν. 9.
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Γουαντί Φεϊράν 80.000 τον. 'Ι-
ταλία, WS 77,5, 'Ιούνιο.
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Μπετζιά 56.000 τον. Γένο-
βα, WS 110, 'Ιουν. 10.
ΝΕΣΤΩΡ: Περισκό Κόλπο 43.000 τον. καθαρά, μέ-
ρος φορτίου 'Ιαπωνία, WS 160, 'Ιούνιο.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Περισκό Κόλπο 240.000 τον. μέρος
φορτίου Ταϊβάν, WS 37,5 'Ιούνιο.
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ': Κέυχαν 110.00 τον. μέρος φορ-
τίου Φαλκονάρα, WS 60, 'Ιουν. 14.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Περισκό Κόλπο 84.000
τον. Ταρπακάς, WS 77,5, 'Ιούνιο.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ: Περισκό Κόλπο 250.000 τον.
μέρος φορτίου Δυτική όψιόν WS 35, ανατολ. όψιόν
WS 37,5, όψιόν 'Ερυθρά WS 40, 'Ιούνιο.
ΑΡΙΑΔΗ: 'Ινδονησία 78.000 τον. μέρος φορτίου
Κβινάνα, WS 90, 'Ιουνίου 16.

— M/V CAGAYAN (20.722/70) δολ.
1.200.000.
Μικρή σχετικά ή δραστηριότητα στα
πλοία γενικού φορτίου, με κάποιο ενδιαφέ-
ρον για STANDARD τύπους που έχουν άνε-
βάσει τις τιμές.
— M/S D' ALBERTIS (17.300/78) δολ.
2.200.000 ως έστί Τεργέστη.
— M/S MARIS BEACON/MARINE CLIPPER
(15.800/74 73) δολ. 3.200.000 συνολική τιμή.
— M/S MATUA IVANIC (15.565/69) δολ.
550.000 ως έστί σε 'Ελληνες.
— M/S HILLES OLDENDORFF (SD 14,
15017/72) δολ. 1.100.000.
— M/S AEOLUS (freedom MKI, 15.000/71),
δολ. 1.000.000.
— M/S CONCORDIA SUN (24.230/79) δολ.
5.500.000 σε Κινέζους.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τό τέλος του περασμένου μήνος βρήκε
τήν Ταϊβάν σε έξαρση που παραχώρησε τη
θέση της σε χαλαρότητα με την είσοδο του
'Ιουνίου για τό γνωστό λόγο των δολ. 5 που
ήδη ο άναγνώστης μας γνωρίζει. 'Αντίθετα,
κάποια ζωηρότητα στον 'Ινδικό φανερώνει
τη νευρικήτητα των Διαλυτών πρίν από την
έλευση του μουσώνων, χωρίς ιδιαίτερο αντί-
κρουσμα άφου ο αριθμός των προσφερομέ-
νων πλοίων ήταν ελάχιστος.
'Ας ρίξουμε μία ματιά σε μερικές χαρακτη-
ριστικές πράξεις (άναφέρονται: οι τόννοι έ-
λαφρού έκτοπίσματος και οι τιμές σε δολλλά-
ρια).

— T/T ENERGY NOBILITY (33.155) δολ.
135, παράδοση στην Ταϊλάνδη με ζιμιάς.
— S/S GENERAL D. I. SULTAN (11.845)
δολ. 112, παράδοση Δυτική 'Ακτή ΗΠΑ «ως
έστί», προορισμός Ταϊβάν.
— M/S LAURITA (8.350) δολ. 143.75 Ταϊ-
βάν.
— M/S UNICORN, (όχημααγωγό, 7.868)
δολ. 138 Ταϊβάν.
— M/T GEORGIOS S. (6.767) δολ. 145,
Μπαγκλαντές.
— M/V GREGORIOS D. (5.650) δολ. 136,
Μπαγκλαντές.
— M/V JIGUANI (5.000) δολ. 134 'Ινδία.
'Αναμένεται πρόσκαιρη άνοδος των τιμών
στον 'Ινδικό με επακόλουθη πτώση λόγω
των άναμενόμενων κακών καιρικών συνθη-
κών κατά τον 'Ιούλιο και Αύγουστο.
Στήν 'Απω 'Ανατολή, άναμενόταν πτώση
της ζητήσεως του σιδήρου γενικώς. 'Η έλ-
λειψη όμως πρόσφορας, πιθανόν να συγκρα-
τήσει τις τιμές περίπου στα σημερινά επίπε-
δα, άν δεν προκαλέσει και μικρή άνοδο...

Οι αγοραπωλησίες

'Η σχεδόν πυρετώδης δραστηριότητα
στον τομέα των αγοραπωλησιών που χαρα-
κτηρίζει τις τελευταίες εργάσιμες ημέρες
του Μαΐου συνεχίσθηκε κατά τη διάρκεια
των πρώτων λίγων ημερών του 'Ιουνίου για
νά δώσει τη θέση της σε κάποια συγκράτηση
άποτέλεσμα ίσως κάποιων τριγμών της ναυ-
λαγοράς ξηρού φορτίου και της συνεχούς ά-
βεβαιότητας εκείνης των δεξαμενοπλοίων.

Και ενώ οι άξίες των πλοίων φαίνονταν νά
διατηρούνται σε μάλλον ύψηλά επίπεδα και
ενώ οι πωλητές δέν δίσταζαν και σε περαιτέρ-
ω αύξησεις των τιμών, ήταν πιά φανερός
κάποιος σκεπτικισμός από πλευράς αγορα-
στών, που άρχισαν νά διερωτώνται κατά πό-
σον είναι φρόνιμη, μιά αγορά στις τιμές που
ζητούν οι πωλητές. Και ήταν, ως έκ τούτου,
έπίσης φανερή ή άνακοπή του όγκου των
σχετικών πράξεων. 'Ας τις παραθέσουμε ά-
ναλυτικά:

Στά δεξαμενόπλοια κυριάρχησαν τά μεγά-
λα μεγέθη (ULCC, VLCC, και SUEZMAX) ενώ
αριθμός πλοίων μεταφοράς παραγώνων ή-
ταν επίσης άντικείμενο ιδιαίτερης προσο-
χής:
— T/T BRAZILIAN MARINA (319.300/76)
δολ. 12.400.000 στην Νορβηγία.
— T/T WORLD NISSEKI (268.500/74) δολ.
11.000.000 σε 'Ελληνες της Νέας 'Υόρκης.
— M/T ASPRA (254.880/75) δολ.
10.000.000.
— M/T ISKAR 2 (254.681/74 στην 'Ιταλία)
δολ. 6.500.000 σε 'Ελληνες.
— M/T FAIRFIELD SUN RISE (233.360/76)
δολ. 9.700.000 σε 'Ελληνες.
— M/T MED SUN (140.588/74) δολ.
9.300.000 στην Νορβηγία.
— M/T HAMILTON LOPES (116.650/69)
δολ. 1.900.000 ως έστί στην Βραζιλία (προορι-
σμός ή διάλυση).
— M/T PERNAS DULANG (84.600/83) δολ.
13.500.000 σε Νορβηγούς.

— M/T RUTLAND (81.130578), διετής χρο-
νοναύλωση σε μή γνωσθέν μίσθωμα με ό-
ψιόν αγοράς στα δολ. 12.000.000.
— M/T THEOTOKOS (41.600/62) δολ.
1.500.000 ως έστί Βραζιλία.
Στά μικτά πλοία σημειώσαμε.
— MV FRIENDLY TRADER (104.850/74,
OBO) δολ. 6.000.000 σε Σουηδούς.
— MV OBO BARON (103.230/70 OBO), δολ.
4.000.000 σε 'Ελληνες του Λονδίνου.
Στά πλοία παραγώνων:
— M/T ASTIPALEA/MATHRAKI (30.300/70)
δολ. 4.800.000 έκαστον με 4 χρόνια ναύλωση
γυμνού πλοίου αντί δολ. 3.750 ήμερησίως.
— M/T WONDROUS (30.230/70) δολ.
3.850.000.
— M/T NORTHERNTIGER/NORTHERN
LYNX (22.600/81 82, μεταφοράς χημικών
προϊόντων) δολ. 9.000.000 έκαστον στην
ΕΣΣΔ.
Στά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου
(bulkcarriers) ή δραστηριότητα έπικεντρώ-
θηκε στα λεγόμενα handy size, ίσως λόγω
σπάνις μεγαλύτερων μονάδων σε άποδε-
κτές προδιαγραφές και λογική τιμή:
— M/V MOUNT PINDOS (81.400/74) δολ.
5.400.000 στην 'Ιταλία.
— M/V VARI (38.100/82) δολ. 5.850.000.
— M/V DRYSAK/CASTELLBLANCH/BANDA AZUL
(30.450/75) δολ. 7.500.000 συνολική τιμή, 'Ελ-
ληνες αγοραστές.
— M/V MONTOBA (33.100/82) δολ.
6.650.000 σε 'Ελληνες του Λονδίνου.
— M/V FLORES/FARISI (30.300/82) δολ.
10.800.000 συνολική τιμή σε Νορβηγούς.
— M/V EKTOR (30.184/70) δολ. 1.950.000.
— M/V CAPE COMORIN (27.760/78) δολ.
3.790.000 (πλειστηριασμός).
— M/V STAVERN s(27.380/72) δολ.
1.700.000.
— M/V IRENE C (26.600/70) δολ. 1.400.000.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

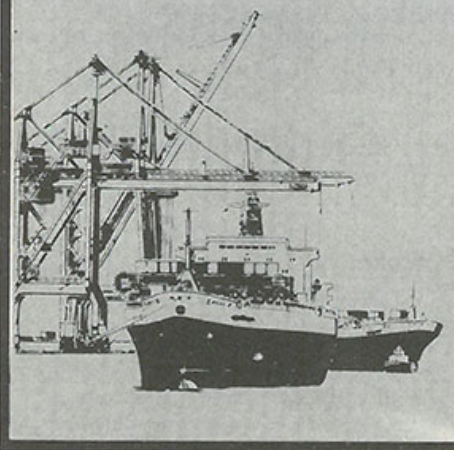
Av. Corrientes 538
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

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

NAFTIKA CHRONIKA



COMMON FACTS DETERMINE THE OVERALL SHIPPING MARKET ENVIRONMENT

Intercargo's Chairman, Mr. Menis Karageorgis, who acted as Joint Chairman of the Intertanko/Intercargo joint market session on oil and Energy in the 1990's, which took place in Oslo on June 4th, underlined that whether in the liquid or dry sectors (or both) there are certain common facts which determine the overall shipping market environment.

Mr. Karageorgis pointed out that shipowners belonging to both organisations:

- must jointly attack overcapacity
- this means attacking protectionism by governments in all its forms
- it also means urging governments to reduce and if possible eliminate subsidies, whether overt or covert, and whether to shipowners or to shipbuilders or to both
- Banks and financial institutions

must also exercise greater prudence and not provide soft, let alone softer than soft loans

— Finally, shipowners, must refrain from speculative or injudicious ordering and increasingly scrap vessels which are uneconomic and certainly not sell them on for further trading at levels only marginally above scrap value.

During the annual meeting of Intercargo, Carl Schrupf was elected new Vice Chairman of Intercargo in place of Morten Werring, who has stood down after a long period as both Chairman and Vice Chairman.

Carl Schrupf has been a shipping man in his native town of Porsgrunn since his birth there in 1941. He is owner of A/S Dione, a long standing member of Intercargo, with ships in the dry bulk sector.

NORWEGIAN INTERNATIONAL SHIPS' REGISTRY

A Bill, prepared by the Merchant Marine Committee of the Norwegian Parliament (the Storting) for the establishment of a second ships registry — the Norwegian International Ships' Registry (NIS) — was endorsed by the Storting during the first days of June.

NIS will be operative from 1st July and is designed to attract tonnage from Norwegian and non-Norwegian owners through large-scale liberalization of existing rules and regulations. The registry is fully competitive with the open registries in terms of operational costs. The new registration facilities will combine a liberal framework with access to a diverse maritime network, and is intended to encourage renewed growth in the Norwegian flag fleet.

The key elements in the proposal which have been agreed by the Storting, are:

- No nationality requirements on manning. There will be freedom to negotiate wages and other conditions of employment with any representative seamen's union, regardless of nationality.
- No nationality requirements on equity capital. Direct registration (i.e. of shipowning company incorporated outside Norway), will be allowed.
- The registry will be based on Norway's existing international obligations, particularly in relation to the IMO and ILO conventions.
- Vessels on the registry will be able to avail themselves of Norway's new, flexible manning regulations which came into effect on 17th March, 1987 and which will enable further considerable reduction of existing manning levels.
- Foreign owners will be granted ex-

emption from Norwegian taxation.

— Foreign seamen will be exempt from income tax.

— As a non-profit operation, the level of registration fees will be determined by the costs of the maritime administration only.

GREEK SHIPOWNERS TO LEAD MAJOR SHIPPING ORGANISATIONS

Further to the recent election of Mr. George P. Livanos as president designate of BIMCO for the next two years' period starting in 1989, Mr. Basil Papachristidis was elected chairman of INTER-TANKO at the recent general meeting of the Association of Independent Tanker Owners which took place in Oslo, while Mr. Aristomenis Karageorgis was re-elected chairman of INTERCARGO, the independent Dry Cargo Owners Association.

Above distinctions towards these respected members of our shipping society reflect the considerable improvement of Greek shipping in the international scene, despite the long crisis experienced in shipping the last five years.

FOR THE FIRST TIME

The Cypriot delegation at IMO expressed its strong protest against the decision of Turkish Authorities to forbid the call at Turkish ports of all Cypriot ships. According to the Ministry of Foreign Affairs of Ankara, the measure comes as an answer to investigations made by Cyprian Authorities to crews of ships

coming from the "Turkish Republic of North Cyprus".

According to the Cypriot delegation, the Turkish prohibition is clearly opposed to the Convention of IMO which condemns any discrimination against ships of international trade. This is the first time that a state-member of IMO excludes ships from its ports for reasons other than security at sea.

The Cypriot Government intends to put the technical and marine safety aspects of the case before IMO and the political aspects before the U.N. The protest has already received the support of Greece.

THE ITALIANS EXONERATED

The EEC Commission has found no reason to rebuke Italy's Monfalcone yard, which belongs to the Fincantieri group, for the manner in which it obtained the contract for Sitmar's second liner from France's Chantiers de l'Atlantique.

Chantiers de l'Atlantique has been awarded the contract by the Los Angeles-based Sitmar firm with an option for a second, similar liner. It had been considered that the option was certain to be taken up until it was announced, in October 1986, that the second ship would be built by the Fincantieri group's Monfalcone yard.

Unable to prove that their shipbuilding plans had been rifled and with no legal recourse, the Chantiers de l'Atlantique appealed to the EEC Commission which has now decided that the Italian yard did not use any illegal methods in acquiring the order.

NEW BLOOD

The number of the new students for the Merchant Marine Academies was fixed to 505 for the year 1987-88, including 290 deck officers, 205 engineers and 90 radio operators. Last year the total number was 530.

The enrolment of the candidates is based on the general marks the candidates received in their Lyceum's degree. The Training Division of the Ministry of Merchant Marine will determine in due time the exact number of vacancies for each of the 18 Academies (9 for deck officers, 6 for engineers and 3 for radio officers).

FRANCE AND IMO TO HOLD COURSE ON PORT OPERATIONS

An advanced course in port operations and management is to be held at Le Havre, France, from 20 October to 27 November 1987. It is being hosted by the Government of France and sponsored by the International Maritime Organization, the United Nations agency concerned with maritime safety and the prevention of marine pollution from ships.

The course is intended for selected port officials occupying senior executive positions in developing countries. The objective is to examine problems of port efficiency and technology by reviewing the different functions of ports, such as the accommodation and efficient turn around of ships, cargo management, maintenance and management of port facilities including harbour craft and the relationship with port users and the maritime community as a whole.

The course will instruct participants on how to identify problems and implement solutions. The working languages of the course will be French and English.

Participants will be nominated by individual Governments. All costs involved will be paid by France, with the exception of travel costs which will have to be met by the nominating authorities.

PORT OF PIRAEUS TUG POOL

Approximately 95% of the tug services rendered at the port of Piraeus are covered by the new pool which operates about 25 units, making it one of the largest port tug operations in the world.

Seagoing and shore based personnel include about 150 persons, nearly all of whom provided by the participating companies. Turnover is expected to exceed one billion drachmas during the first year, the bulk of which constitutes foreign exchange earnings.

Management of the pool is undertaken by an experienced staff under the

direction of a six man board, comprising one representative director from each company.

The move is regarded as a natural development brought about by economic necessity. After all, nearly all the ports of the world are served primarily (or exclusively) by one main local contractor and comes at the right time as the new Port of Piraeus Regulations came into force.

PORTUGAL ESTABLISHES HONORARY CONSULATE

The Republic of Portugal has established an Honorary Consulate in Piraeus, with jurisdiction extending to Piraeus, the suburbs and the islands. The Consulate can assist the Authorities, businessmen or travellers with issues related to Portugal.

Mr. Iraklis Ieronimakis has been appointed Honorary Consul of the newly founded Consulate, with corresponding address: 7, Platonos Str. Piraeus.

M.E. MUSATOW AND D.E. LEOPIN NAMED VICE PRESIDENTS AT ABS

In a reorganization of the financial functions at the American Bureau of Shipping, Michael E. Musatow was elected Vice President, Treasurer, and David E. Leopin was elected Vice President, Controller, according to an announcement by William N. Johnston, ABS Chairman. Prior to the change, Musatow held the position of Treasurer, and Leopin was Assistant Treasurer/Controller.

STC's MARINE 'MASCOT 3000' SATCOM SYSTEMS FOR NAFTOMAR FLEET

ELKIME Co. Ltd. representatives in Greece of STC International Marine Ltd has been awarded by NAFTOMAR SHIPPING AND TRAD. S.A. an order for seven STC MASCOT 3000 Satellite Communication Systems. A number of FAX equipment supplied by STC also included in this order, will interface with MASCOT 3000.

Being fully satisfied by the first MASCOT 3000, NAFTOMAR purchased back in 1986, they proceeded with the above package order.

RULES FOR THE STOWAGE AND LASHING OF CONTAINERS

A revised edition of Germanischer Lloyd's "Rules for the Stowage and Lashing of Containers on Board Ships" is now available, which replaces the previous 1983 edition and the text is in Ger-

50 YEARS AGO

— The shipowners' contribution to the Royal Airforce amounts to 9.410 pounds. The minimum charge was fixed at 6 pennies per ship and the sum collected at the present time corresponds to one fifth of the whole tonnage of our fleet.

— The president of the Japanese company Nippo Yusen Kaisha informed shareholders in the last general meeting, that a new monthly regular cargo line around the world is to be inaugurated from the 1st of July this year.

— To our information, there are by now under construction in British shipyards 10 cargo ships of 9000 ton. d.w. and over on behalf of Greek shipowners. Also a motor tanker of 15.200 ton. d.w. is under construction in Sweden.

— The Minister of Merchant Marine Mr. D. Rediadis laid the foundations of a new building in the Naval School's area at Piraeus, which will be used for the training of the Coastguard's cadets.

— The British reefer-ship "Kumara" was bought by Mr. A. Louzis for 38.500 pounds and will be converted to a tramp ship. It is a ship of 7.926 grt, 2.470 net and 9.670 ton. d.w.

(Naftika Chronika, No. 156/15.6.1937)

man and English.

Germanischer Lloyd published the first edition of its rules as a guideline in 1973. It was the first comprehensive guide to layout and design criteria for equipment used in the stowing and lashing of containers on board ships. Experience has shown that the improper stowage of containers can cause damage to or loss of cargo and, in extreme cases, the loss of the ship. Meanwhile, similar rules are now published by most large classification societies.

FUTURES BROKERS WINS FIRST INTERNATIONAL MARITIME BOOK PRIZE

A thirty two year old London futures broker has won the first international maritime book prize with a new work on risk management in the shipping industry.

The prize of 15,000 Swiss Francs — and publication — was awarded to James Whiteside Gray at the BIMCO General Meeting in Athens on May 20th. His book *Futures and Options for Shipping* will now be published by Lloyd's Press Ltd.

The competition, which attracted more than 80 entrants from all over the world, was organised jointly by BIMCO and the above publishing organisation and Mr. Gray's work was awarded the prize for its contribution towards a newly invigorated shipping industry.



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

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

99-09-91

A.O.H.— 99-05-64

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

ITT 42018 EL GRECO PN

Seatrader Maritime Inc.

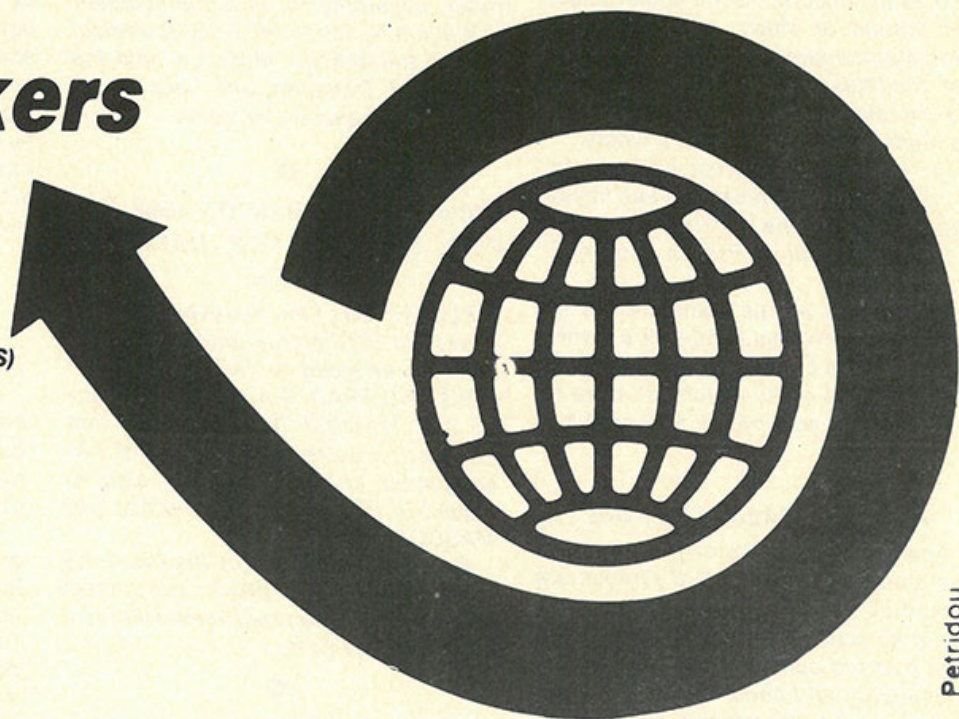
Shipbrokers

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ABIN O'I'A TREINTER (δ.)...	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGAMEMNON (δ.)	74	74376
AGAPH	69	10006
AGGELIKH	78	6217
AGGELIKH	65	8374
AGGELIKH Σ.	62	10750
AGGELOS ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
AGHNOR	71	9875
AGIA ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA MARINA	66	12374
AGIA ΣΚΕΠΗ	68	9031
AGIA ΣΟΦΙΑ	80	24500
AGIAE A.Σ.	80	23074
AGIASOZ	82	36000
AGIOS ANΔPEAS	77	10815
AGIOS ΓEPACIMOZ	70	8978
AGIOS ΓEPYΓIOZ	70	4795
AGIOS KYΠPIANOC	70	10469
AGIOS MAKAPIOZ	68	25003
AGIOS MATΘAIOZ	72	5580
AGIOS ΦANOPYPIOZ	69	14029
ADAMAZ	69	9982
ADAEΦOTHΣ	73	30486
ADPATIKH (δ.)	63	30648
AETOC	72	3065
AHΓIANNHΣ	77	30427
AΘHNAI	62	11047
AΘΛON	79	10428
A'I'BAΛI	70	8898
AIGAION	77	14274
AIGEAZ (δ.)	75	74878
AIKATEPINH	64	5931
A'I'ΛANT MAPINEP	74	16006
A'I'ΛANT SKA'Y	76	11084
A'I'ΛANT SKIΠEP	84	16800
A'I'ΛANT CTAP	76	15947
A'I'ΛANT TZEM	85	16800
AINIAC (δ.)	75	71833
AIOIIAN KAPPIEP	68	16715

A'I'PHNΣ ΓKAAΦ	68	9441
A'I'PHNΣ EMEPAN	77	9083
A'I'PHNΣ NTA'I'MONT	81	10714
A'I'PHNΣ CΦA'I'P	77	10153
AITZIAN ΓOY'I'NT	83	20960
AITZIAN ΛAT'ON	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITΩIOZ (δ.)	69	1599
AKADHMOC	72	13179
AKMH	77	16080
AKOYAMAPIN	72	9784
AKOYAPIOY (δ.)	72	19869
AKPITAZ	78	13889
AKPOΠOIZ (δ.)	78	198764
AKPOΠOIZ	72	13638
AKTAIA	75	23785
ALBOPADA	77	5868
ALFA	73	8824
ALFAANAPPEIA	75	22575
ALFAANAPPOZ II.	77	1598
ALFAANAPPOZ III.	77	1584
ALFE Γ. CTABAIPIHΣ	78	15688
ALFEANTEP	57	4365
ALFEANTEP TZOYNIOP	66	16048
ALFEION XOOPY.	68	9084
ALΘAIA	74	23757
ALIAZ	82	4180
ALIKPATOP	83	15857
ALINE	63	10383
ALINTA	73	23218
ALKAIOZ	77	11213
ALKIMOC	85	24700
ALKMAN	77	14530
ALKMHNH	79	10996
ALKYONIA	70	11870
ALKYONIZ	73	13631
ALKYONIZ (δ.)	87	17612
ALKYON	73	8224
ALMA	80	11584
ALMAP	69	10373
ALMI SKA'Y	74	22246
ALMPETA	1800	
ALONHOC (δ.)	72	17355
ALC CTPEHΓKΘ	86	12963
ALTIZ	79	11000
ALΦA TZOYNIΠEP	85	14400
ALΦA TZAΛΛENTZ	85	10511
ALΦA ΦE'I'Θ	84	22000
ALΦA ΦE'I'M	82	32320

AMAZONIA	77	9328
AMAZON	79	10966
AMAPANTOC	80	10996
AMAPYΛIΣ	83	13600
AMEOYCT	78	13889
AMILLA	72	13631
AMOPPOZ	83	34000

α. Φουτζέιρα 16/4	
ε. Μελβούρη 10/5	
α. Σάν Φραντσκο 18/4	
ε. Όζακα 8/5	
α. Λέ Χάβρη 7/5	
ε. Μοντεβιδέο 10/5	
παρέμεινε στη δύναμη	
επωλήθη	
ε. Κολόμπο 27/4	
στο 'Ηράκλειο	
ε. Βενετία 2/5	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 13/5	
α. Σιγκαπούρη 9/5	
δ. Παναμά 11/5	
α. Φουτζέιρα 5/4	
ε. Θεσσαλονίκη 9/4	
ε. Μπ. Άιρες 20/4	
α. Λός Άντζελες 7/4	
δ. Π. Σαϊδ 8/5	
α. Λονδίνο 16/5	
ε. Γιβραλτάρ 13/5	
άρχει 'Ελευσίνα	
στο 'Αμστερνταμ	
α. Ρίο Γκράντε 3/4	
επωλήθη	
α. Σάντος 10/5	
μετ. «Άθηναις» (π.)	
δ. Γιβραλτάρ 12/4	
α. Άλγκεκρας 8/4	
α. Ν. Χάβεν 8/5	
ε. Φουτζέιρα 10/5	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Μογκαντίσου 2κ7/4	
ε. Ντάρμπαν 9/5	
δ. Σουέζ 18/4	
ε. Σιγκαπούρη 7/5	
ε. Μπιλμπάο 15/5	
προς Πόρτ 'Αρθουρ 30/3	
α. Πειραιά 22/4	

α. Λεμεσός 8/5	
δ. Παναμά 22/4	
στον Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 3/5	
α. Χιούστον 24/4	
α. Λός Άντζελες 22/4	
α. Ζήμπρουγκ 11/5	
α. Βόλο 11/4	
μετ. «Γκόλντεν Χάρβεστ» (ε.)	
ε. Μελβούρη 13/5	
προς Γιοκοχάμα 25/3	
α. Τενερίφη 23/4	
α. Τζέντα 29/4	
ε. Πειραιά 24/4	
ε. Παλεμπάγκ 5/4	
α. Βανκούβερ 27/4	
άρχει Πειραιά	
μετ. «Ακούρ II» (κ.)	
α. Λειξες 14/5	
ε. Πειραιά 28/4	
ε. Πειραιά 11/5	
α. Πόρτο 'Ορντάς 1/4	
άρχει Άλεξία	
πρ. «Άλεξία»	
στο Μπαντάρ Άμπας	
α. Σιγκαπούρη 9/5	
πρ. «Yüksel Güler»	
α. Κολόμπο 16/4	
α. Δακάρ 26/4	
α. Ίτακούι 7/5	
α. Χονολουλού 4/5	
ε. Γκάνδη 12/5	
δ. Παναμά 18/4	
α. Λός Άντζελες 12/5	
επωλήθη αλλοδαπούς	
α. Λός Άντζελες 18/4	
ναυπηγείται Καβαίρι	
άρχει Πειραιά	
ε. Μομπάσα 15/5	
ε. Έϊθνομσουθ 15/5	
α. Σαγκάη 30/4	
α. Άδελαΐδα 9/4	
α. Δουνκέρκη 12/5	
α. Ναγκόγια 7/5	
α. Λέ Χάβρη 7/5	
α. Σάν Φραντσκο 10/5	
α. Σήατλ 27/4	
α. Βανκούβερ 11/4	
α. Π. Λίνκολν 29/4	

ε. Ούμ Σαϊδ 10/5	
α. Τής 6/5	
ε. Σάντος 8/5	
ε. Μπουλόν 30/5	
α. Τζέντα 26/4	
δ. Π. Σαϊδ 11/5	
α. Μπιλμπάο 25/4	

AMΦITPIH	78	10995
AMΦION	78	11173
ANAGΓEA AΠOλλO	79	10996
ANAGΓEA APΓKONOT	81	36061
ANAGΓEA APHΣ	80	10996
ANAGΓEA ATAAZ	84	10000
ANAGΓEA BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEA ΓKAOPIY	74	13633
ANAGΓEA ΓKPEHTNEZ (δ.)	81	41390
ANAGΓEA ΓOY'I'CTOM	74	13348
ANAGΓEA ENTBOPO	78	13889
ANAGΓEA HΓKΛ	83	20432
ANAGΓEA INTEΛΛITZENΣ		
(δ.)	82	24655
ANAGΓEA ΛHNTEP	85	14400
ANAGΓEA ΛIMΠEPY	76	13633
ANAGΓEA MA'I'T	78	18889
ANAGΓEA NTIΓKNITY	84	24643
ANAGΓEA ΠAOYEP	82	19343
ANAGΓEA ΠI'I'Σ	74	13631
ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEA CAAEΣ	84	24643
ANAGΓEA SKA'Y	79	10993
ANAGΓEA CTPIIT	78	13889
ANAGΓEA TPAT'OMΦ	76	13633
ANAGΓEA TCAΠΠION	71	9229
ANAGΓEA ΦIHTEΛITY	79	13883
ANAGΓEA ΦOPCTIOYH	74	13633
ANAGΓEA XAΠΠINEZ	73	13631
ANAGΓEA XAPMOHY	68	12348
ANAGΓEA XONOP	76	13633
ANAGΓEA XOOPY	74	13633
ANAGΓEA XOPAI'ZON	77	15378
ANAMEI	77	14584
ANACTAZIA	80	15688
ANACTAZIC (δ.)	75	69222
ANATOAH	70	8998
ANAFH	85	34400
ANAPPIOTHC	71	18634
ANAPOMAXH	69	40316
ANAPOMEDA (δ.)	84	38500
ANAPOC	85	34500
ANAPOC A'I'A	83	10470
ANAPOC APIC (μ.)	72	119505
ANAPOC ATAAZ (μ.)	72	119505
ANAPOC ΓEPYΓIOZ (δ.)	76	115461
ANAPOC MEATEMI	73	32781
ANAPOC OKEAHIA	77	20676

ANEMOC	76	8376
ANEMOZH	79	10996
ANΘIΠH Λ	76	16646
ANΘOC	79	11000
ANIMAP	65	1926
ANIMAP	72	10527
ANNA ΔPAKOΠOYΛOY	74	8915
ANNOYAA	71	9826
ANTAIOC	71	16379
ANTBENTCIOYPI	54	5383
ANTEAIIHA	77	16356
ANTZELIK ΓKPEHΣ	71	30193
ANTZELIK ΠAOYEP	87	25169
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZELIK CTPIIT	84	36353
ANTZELIK ΦAIHΘ	84	36353
ANTZELIK XOOPY	85	25300
ANTZELMAP	72	6666
ANTZOYΛETTA	78	24941
ANTIOYH	76	23149
ANTIOPIH	78	10996
ANTIOXEIA	72	11931
ANTIΠAPOC (δ.)	86	18000
ANTIΠOΛIC (δ.)	81	30622
ANTPIA	72	19276
AEIOZ (δ.)	79	19463
AOYPOPA ΠEPΛ	76	6051
APEE	73	16397
APHAOTHC	75	35716
APHOIA	75	34409
APAMPETAA	82	13800
APAN	80	10428
APONAYTHZ (δ.)	75	74263
APONAYTHZ	77	11281

ARETH	73	13631
AREPOYCA II.	72	20239
APHC	71	15119
APIAΔH	68	45678
APIANA	73	23134
APICTAIOC	72	3822
APICTEYΣ	69	9979
APICTOTEΛHC	85	13600
APION	73	13633
APK AIOAOZ	76	10801
APK MIHOC	76	5999
APK OAYCCEYΣ	76	10494
APKADIA	84	20494
APKANAPOC	75	8826

δ. Γιβραλτάρ 7/5	
στη Βομβάη 6/5	
α. Λέ Χάβρη 11/4	
α. Τακόμα 3/5	
ε. Νάπολη 14/5	
δ. Κωνσταντή 15/4	
δ. Παναμά 5/5	
α. Σ. Νικόλας 11/4	
α. Κορούνα 6/4	
ε. Τσάλνα 7/5	
α. Σάν Φραντσκο 11/5	
α. Ν. Ύορκη 4/4	
ε. Λά Σπέιζα 12/5	
ε. Σιγκαπούρη 11/5	
α. Ρόττερταμ 3/5	
ε. Πόρτ Τάουνσετ 11/5	
ε. Τάμπα 6/4	
ε. Χαρκά 24/4	
α. Κάδιξ 7/3	
ε. Χουέλα 13/5	
α. 'Ηστ Λόντον 30/4	
α. Ταμπό 5/5	
α. Σάν Φραντσκο 9/5	
α. Μπ. Άιρες 3/4	
ε. Άμπιτζάν 17/4	
α. Πειραιά 12/5	
α. Σιγκαπούρη 9/5	
α. Χιούστον 7/5	
α. Πειραιά 7/5	
α. Όζακα 3/4	
δ. Π. Σαϊδ 28/4	
α. Λός Άντζελες 3/4	
ε. Βανκούβερ 7/5	
α. Σαγκάη 1/5	
α. Γένοβα 1/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ροζάριο 21/4	
ε. Π. Μουχ. Μπίν Κασίμ 12/5	
δ. Γιβραλτάρ 13/5	
α. Τζουμπάι 25/4	
α. Τζέντα 21/4	
α. Μάουιν Μαγκνόνι 6/5	
ε. Πόρτ Χέντλαντ 13/5	
α. Σεπετίμπα 15/4	
άρχει Τάραντα	
ε. Μιζουσίμα 17/4	
ε. Πόρτ Σαϊδ 1/5	

α. Φουτζέιρα 16/5	
α. Π. Άρθουρ 8/5	
α. Πόρτ Κέλαγκ 8/5	
δ. Παναμά 27/4	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Τσάλνα 4/5	
α. Άμβέρσα 1/5	
ε. Κακούτα 9/5	
δ. Παναμά 16/4	
άρχει Πειραιά	
ε. Γκάνδη 13/5	
ε. Παρανάγουα 27/4	
ε. Πόρτ Άντζελες 3/5	
ε. Ν. Όρλεάνη 26/3	
α. Ροζάριο 14/4	
ε. Τζέντα 17/4	
α. Γένοβα 13/5	
α. Τενερίφη 29/4	
α. Νιούκαστλ 13/5	
α. Πειραιά 16/4	
α. Γιοκοχάμα 6/5	
ε. Θέουτα 3/5	
α. Κάρτασι 13/5	
α. Κίνκτον 4/5	
α. Βαλτιμόρη 23/4	
δ. Π. Σαϊδ 6/5	
α. Ντουάλα 1/5	
δ. Π. Σαϊδ 30/4	
α. Ροζάριο 16/4	
α. Ν. Όρλεάνη 12/4	
δ. Γιβραλτάρ 15/4	
στον Πειραιά 16/5	
α. Φιλαδέλφεια 30/4	
άρχει Πειραιά	

ε. Λάγος 2/4	
ε. Ρίο Γκράντε 2/5	
δ. Σουέζ 2/5	
ε. Πόρτ Στάβακ 11/5	
α. Ντάρμπαν 14/4	
μετ. «Βαλεντίνο» (κ.)	
άρχει 'Ελευσίνα	
στο Πόρτλαντ 9/5	
ε. Μανδράς 8/5	
ε. Κολόμπο 11/5	
α. Χιούστον 13/5	
ε. Κόμπε 11/5	
ε. Τακόμα 26/4	
μετ. «Πάνανδρος» (κ.)	

ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	68	16227
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36848
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΞΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΞΟΝΑ	81	30500
ΑΞΕΛ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΩΤΟΣ	70	9247
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥ (δ.)	62	13017
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
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ 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
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ 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
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΖΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΖΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13172
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15646
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915

Ψωσε σημάδι Μάλας		
α. Βρέση 15/5		
ε. Όριάντο 8/5		
α. Σάντος 14/4		
υπό ναυπήγηση		
ε. Γκντάνσκ 6/5		
δ. Π. Σαΐδ 1/5		
α. Ν. Όρλεάν 9/5		
ε. "Νοτ Λόντον 12/5		
ε. Κόμπε 1/5		
πρός Ρίτσαρντ Μπαϊ 3/4		
ε. Μπουσόν 1/5		
ναυπηγ. Αλοι		
δ. Γιβραλτάρ 13/5		
α. Νιούκαστλ 28/4		
α. Ρίο Γκράντε 26/4		
ε. Σ. Ευστάθιος 4/5		
α. Ντουμπάϊ 8/5		
α. Ίμνιγκχαμ 13/5		
α. Μόρεχεντ Σίτυ 2/5		
πρ. «Ο.Τ. Garth»		
α. Ίμνιγκχαμ 3/5		

ε. Τζέντα 23/3		
στό Κομά Μπαϊ 26/4		
ε. Ταμπόκο 5/5		
άρχει Πειραιά		
άρχει Πειραιά		
ε. Αύγουστα 5/5		
α. Σαφάκι 15/5		
α. Τζέντα 30/4		
επιλήθη		
ε. Λός "Αντζελες 12/5		
ε. Εινγκόγκ 4/5		
α. Λός Πάμας 9/5		
μετ. «Μπραζιλίαν Στάρ» (ε.)		
α. Λειζόες 27/4		
α. Ν. Μαγκάλος 13/4		
στη Καλκούτα 7/1		
α. Μαλάγα 12/5		
α. Χόγκ Κόγκ 12/5		
ε. Τζέντα 28/2		
μετ. «Marios G.» (κε.)		
στό Λόγος 11/5		
α. Κατέλον 24/3		
ε. Άμμουρ 16/5		
δ. Επτάνησο 22/4		
α. Άμμουρ 12/4		
α. Κόρπους Κρίσι 3/5		
άρχει Πειραιά		
α. Χάμπτον 12/5		
στό Σάντος 11/5		
α. Νιούπορτ 13/5		
άρχει Πειραιά		
α. Σ. Τζών 11/5		
α. Τενερφ 13/5		
άρχει Πειραιά		
α. Ρουέν 1/5		
άρχει Πειραιά		
α. Άμμουρ 13/4		
άρχει Στουλδα		
άρχει Στουλδα		
δ. Κων/πολη 27/3		

ε. Μοντεβιδέο 6/5		
δ. Παναμά 10/5		
α. Μόντρεαλ 7/5		
α. Πειραιά 5/5		
ε. Φουτζέιρα 2/4		
ε. Ρουέν 28/4		
άρχει Πειραιά		
επισκευές Πειραιά		
α. Μπελέμ 6/5		
δ. Γιβραλτάρ 5/5		
α. Κόρνερ Μπουκ 5/4		
δ. Γιβραλτάρ 25/4		
πρός Περαϊκό 26/2		
α. Λός Πάμας 9/5		
α. Σιγκαπούρη 18/4		
ε. Χουάγκου 29/4		
α. Μομπάσα 11/4		
α. Σουέζ 15/5		
α. Φουτζέιρα 8/5		

α. Χιούστον 7/5		
ε. Ν. Όρλεάν 5/5		
πρός Βαλπαράϊζο 30/4		
ε. Λά Γκουαίρα 15/4		
ε. Κωτζακόλλος 25/4		
α. Λά Παλς 29/4		
α. Βαλτιμόρη 12/5		
Ψωσε παναμαϊκή		
Ψωσε παναμαϊκή		
α. Λός "Αντζελες 16/4		
α. Ρόττερταμ 12/5		
Ψωσε παναμαϊκή		
Ψωσε παναμαϊκή		
Ψωσε παναμαϊκή		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάν 30/4		
ε. Χιούστον 12/5		
Ψωσε παναμαϊκή		
Ψωσε παναμαϊκή		
ε. Χιούστον 7/5		
μετ. «Γκόλντεν Φάλκον 1» (π.)		
Ψωσε κυπριακή		
μετ. «Γκόλντεν Χούσι 1» (π.)		
Ψωσε παναμαϊκή		
ε. "Ακαγιούλα 30/4		
στόν Πειραιά		
ε. Τής 14/5		
πρ. «Finntimber»		
δ. Γιβραλτάρ 6/4		

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΕ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΑΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	72	16398

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΣΟ.	60	2091
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΩΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΕ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657
ΕΛΛΑΣ	70	18734
ΕΛΛΑΣ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	79	254076
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΤΑΡΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'ΙΝΤ	85	16605
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	70	10006
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	8053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ	73	13892
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΣΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΦΔΙΜ ΤΟΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168

α. Γκλήογκ 7/5	
δ. Παναμά 17/4	
α. Πειραιά 4/5	
άρχει Πειραιά	
δ. Καδύμν Μπράκ 22/4	
στον Πειραιά	
α. Χάμπτον 12/5	
ε. Σιβαβέτσια 24/4	
α. Μανίλα 2/4	
ε. Ρόττερταμ 15/5	
α. Βανκούβερ 6/5	
ε. Γιβραλτάρ 6/4	
ε. "Αμστερνταμ 12/5	
η. Χουάγκου 31/5	
ε. Σιγκαπούρη 10/5	
α. Μπρισμπαν 11/5	
ε. Γκιραπούρη 9/5	
δ. Γιβραλτάρ 12/5	
ε. Μπαχραϊν 16/5	
α. Παλδου Μπακού 7/5	
α. Ρίο "Ιανέριο 25/4	
δ. Γιβραλτάρ 9/4.	

ZETTA	71	20516
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100
ZIM KAOZIOYK	72	15952
ZIM ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856
ZIM ΣΥΔΝΕ'Υ	72	13098
ZIM TRIEZTH	73	11856
ZINI	76	11348
ZYGOZ	76	19166
HALEKTRA (δ.)	72	54719
HAIOΠOΛIΣ	77	34035
HTZΓOY'I'NT	81	16700
ΘAΛAΣCINH AYPA (μ.)	81	58397
ΘAΛAΣCINH ΔOΞA	81	25063
ΘAΛAΣCINH KYPA	78	15660
ΘAΛAΣCINH MANA	77	15660
ΘAΛAΣOΠOPOC	68	12660
ΘAPPAΛEOC (δ.)	69	51732
ΘAΣOC A'I'AN	76	9444
ΘEAGENHΣ	72	9986
ΘEKOZ	78	16685
ΘEOXHTOP	73	69904
ΘEOXHTOZ	65	41872
ΘEOHYMOZ (δ.)	68	44863
ΘEOΦAN	77	14584
ΘEOΦAN	82	24000
ΘEOΦOLOS I. BATHΣ	77	16380
ΘEPMOΠYΛAI (δ.)	55	8992
ΘETIΣ	74	35540
ΘHPAZIΔA	84	28100
ΘHCEAC (δ.)	76	51546
ΘHTA APΓO (δ.)	72	2895
IAZON (δ.)	75	64739
IONIAN ΓKΛOPY	55	5690
IONIAN ΓOY'I'NT	83	20960
IONIAN EMΠPEC	67	14569
IONIAN KAPPIEP	73	15498
IOΣ	85	34400
IXΘEIC	77	19166
IOANNA B. (δ.)	61	22075
IOANNHC ZAFEPAKHC	81	18610
IOANNHC KOYΛOYΘPOC (δ.)	82	30041

K. Z. MIXAΛOC	76	16023
KABADIAΣ N.	71	9810
KABO MATAPAC	77	12772
KABO ΠEIPATHC	76	12772
KAPHN Λ.	70	16285
KALLIOPIH Λ.	74	15938
KALLIPON PATPONIKOLA	85	17879
KALMAP	51	6199
KALYFQ (δ.)	68	35450
KAMATEPH	78	14568
KAPETAN ΓIANNHC	81	31850
KAPETAN ΓIANNHC	81	15819
KAPETAN KΩCTAC	59	8313
KAPETAN ΛEYTEPHC	68	25120
KAPETAN MIXAΛHC	81	15819
KAPETAN XAΛAPHC (μ.)	78	9918
KAPETAIN ΓPEΓOC (δ.)	72	58185
KAPETAIN ΔIAMANTHC	71	30193
KAPETAIN CTEPANOC	78	10372
KAPETAIN TZON Γ. Π.		
LIBANOC (δ.)	76	123648
KAPETAIN TZON Δ.		
PATPAZ	77	21194
KAPETAIN TZOPCT	69	9116
KAPETAIN TZOPCT		
TZAGKAPHC	82	29281
KAPMEN ABA	73	14212
KAPMEN KAPINA	72	14212
KAPMEN MARE	71	13017
KAPMENCITA	73	6900
KAROLINE Π.	73	13324
KAPOC	67	12702
KAPPAPOC	68	12701
KAPYANTA	73	34067
KAPYATIZ	70	16040
KAZIAN ΓKΛOPY	59	4632
KAZTOP	72	12059
KATERINA	57	9061
KATERINA ΔPAKOΠOYΛOY	77	8750
KATERINA T. (δ.)	68	2376
KATINA (δ.)	66	38878
KE'I'Π MATEAC	77	9736
KE'I'Π MATAΠAC	77	10460
KE'I'Π PE'I'Σ	87	10500
KIGK AEEANTEP (δ.)	78	245140
KIMQLOC II	71	2963
KINAPOC	67	12701
KIPKH (δ.)	70	44954
KICXAMOC (δ.)	62	1591
KΛAIPIH A. TCBAIPIH	77	17300
KOMET	72	9824
KOMMON BENTCIOY	71	15547
KONKAP BIKTOPY	73	39219
KONKAP HΦAICTOC	83	45025
KONKAP ΘEOΔOPOC (μ.)	77	105000
KONKAP ΘETIZ	81	16000
KONKAP INTOMINAPΛ	72	39219
KONKAP INTPEIPIHT	71	38820
KONKAP NTIOZ (μ.)	73	114543
KONKAP ΠA'I'ONHP	68	22836
KONKAP ΠOZEIDON	79	16000
KONKAP PEZOΛIOY	70	24693
KONTINENTAL KAPPIEP	71	14764
KORIANA (δ.)	84	38000
KOPONET	78	9862
KOPONIA	70	11826
KPANTOP	71	8630
KPATIΛAOZ	76	6598
KPATINOZ II	75	6084
KPATON	76	7427
KPHTH (δ.)	69	34169
KPHTH AKTH (δ.)	86	24900
KPHTH AMEΘYCT	82	11500
KPHTH APY (δ.)	86	24900
KPHTH GERANI (δ.)	68	14923

α. Tenepifh 9/5	
ε. Xioycton 7/5	
α. CάντοC 23/4	
α. MπpιCμaπh 6/5	
α. Kολoμo 9/5	
ε. Mπότανu Mπaίh 14/5	
α. Xόγκ Kόγκ 8/5	
δ. Γιβpαλτάρ 7/5	
α. Bανκούβεp 25/4	
α. ΡάC Cουκxέιp 9/3	
α. Cάν Λοpέντζo 21/4	
α. Kοτονoύ 30/4	
δ. Ντόβεp 9/5	
πp. «Cαpοί» «Γαpουφαλιά»	
έπωλhθή «ΕλλhνεC	
α. «Αμβέpca 18/4	
α. Βόλο 24/4	
α. Πειpαιά 8/5	
α. Λά Cπέζια 11/5	
ε. Ντουάδα 30/4	
α. Ν. «Οpλεάνη 8/5	
α. «Αμβέpca 8/5	
α. Πειpαιά 30/4	
Cτόν Πειpαιά 8/5	
α. Λουάα 9/4	
α. Μουcούpε 29/4	
α. Βαλτιμώpη 15/4	
άpγeι Πειpαιά	
α. Cιγκapούpη 10/5	
α. Ντώpμπα 27/3	
α. Νίγγ Tέpμιναλ 1/5	
Cτό Μπιλμπαό 8/5	
δ. Cουέζ 7/5	
μeCογειακέC μeταφοpέC	
α. Πειpαιά 9/5	
πp. «Εύη Λ.»	
ε. Cαβόνα 8/5	
δ. Παναμά 27/5	
α. ΛόC «ΑντζελεC 29/3	
ε. «Αλεξανδpούπολh 23/3	
ε. CάντοC 11/5	
δ. Παναμά 12/5	

α. «Αμβούpγο 12/5	
δ. Παναμά 8/5	
ε. Xόγκ Kόγκ 10/5	
α. Cιγκapούpη 2/5	
α. «ΕλευCία 8/4	
α. Τζουμπάι 27/4	
δ. Γιβpαλτάρ 23/4	
Cτό Λουάνα	
α. Ζήpκου «Αίλαντ 14/5	
δ. Γιβpαλτάρ 27/3	
α. Cάν Λοpέντζo 8/4	
α. ΝαοCία 22/4	
Cτό Ούμ Kουάp	
α. Λέ Χάβpη 10/4	
ε. ΛόC «ΑντζελεC 5/5	
Μπωμόν 8/5	
α. Φιλadέλφεια 12/4	
δ. Θέpαντζe «Αίλαντ 9/5	
α. ΛόC «ΑντζελεC 23/4	
Cτό Χώp Φακάν 23/3	
α. Tenepifh 10/5	
άpγeι Πειpαιά	
α. Τζέντα 29/4	
πp. «Νοpέζια Κάpτεν»	
δ. Cουέζ 14/5	
α. Λίβεpπου 17/5	
α. Cαουδάμπτον 10/5	
α. Ντώpμπα 12/5	
α. CάντοC 23/4	
α. Λόpνακα 13/5	
α. Kολoύμπια Ρίβεp 9/4	
Cτό «ΑCάμμ 8/5	
έπωλhθή άλλοδαπούC	
α. «Αμβούpγο 14/5	
διάλυCη Πακιστάν	
α. Πειpαιά 29/3	
α. C. ΛουίC ντί Ράν 7/5	
α. ΑύγουCτα 18/4	
ύψωCε κυπpιακή	
ε. Βpέμh 14/5	
ύπό ναυπήγhCηC	
πp. «Kohwa Mapu»	
άpγeι Πειpαιά	
ε. «ΑCντοντ 14/5	
ε. Μπ. «ΑίpεC 11/5	
α. Tenepifh 28/4	
πpόC Πειpαιά 4/1	
ε. Ντώpμπα 26/2	
ε. Γδύνα 7/5	
ε. Κούβα 21/4	
ε. Βανκούβεp 9/5	
α. Σεπετίμπα 8/5	
α. ΡάC Tανούpα 11/4	
έπωλhθή άλλοδαπούC	
πpόC Πόντα ντό Ούμπου 21/4	
α. ΛόC «ΑντζελεC 20/4	
άpγeι Πειpαιά	
άpγeι Πειpαιά	
έπωλhθή άλλοδαπούC	
άpγeι Πειpαιά	
ε. Πειpαιά 26/4	
α. Cιχίου 1/4	
ύψωCε Cημ. ΜπαχάμαC	
μeτ. «Cπύpoc β.» (κ.)	
α. Γκουαγιακούλ 2/5	
α. Χάιφα 30/4	
α. «Αμβούpγο 28/4	
ε. Μονφάκονε 9/5	
ε. Φουτζέιpα 11/5	
α. Τσίμπα 16/4	
δ. Cέβεν «Αίλαντ 30/4	
α. Μπωμόν 23/4	
ε. Μίλφοpντ Χάβεν 14/5	

KPHTH ΓKAPNET	82	11500
KPHTH ΓKOLNT	86	13100
KPHTH ΓOYAIHB (δ.)	74	42470
KPHTH EMEPANNT	78	10832
KPHTH EΠICKOΠH (δ.)	67	14926
KPHTH KOLOP (δ.)	86	24000
KPHTH KOPAL	82	11500
KPHTH ΛANT (δ.)	73	42470
KPHTH MAOYNTENΣ (δ.)	82	18250
KPHTH NTAI'AMONT	77	10832
KPHTH ΠAAM (δ.)	86	24000
KPHTH ΠEPINTOT	82	11500
KPHTH ΠEPA	78	10832
KPHTH ΠAATINOYM	86	13100
KPHTH PIBEP (δ.)	86	24900
KPHTH POK (δ.)	82	18250
KPHTH POPYMΠY	79	10832
KPHTH CИ (δ.)	74	61054
KPHTH CИΛBEP	86	13100
KPHTH CKA'Y' (δ.)	73	61054
KPHTH CTAP (δ.)	73	42470
KPHTH TZE'I'NT	82	11500
KPHTH TΣAMPION (δ.)	86	24000
KPHTH ΦIΛOΞENIA (δ.)	86	24000
KPHTH ΦAIE'I'M (δ.)	86	24900
KPITIAZ	67	9549
KPITONAZ	76	6598
KPONOZ	73	11170
KYBEPNHTHC	78	21194
KYΘHPA	66	13870
KYΘONO	62	4784
KYΘOC (δ.)	71	17355
KYTHANAPOC A.C.	77	23596
KΩCTAC KONIAIΔHC	81	29710
KΩCTAC N. ΠATEPAC	86	24253
KΩCTHC	77	20823

ΛAΓKADA MΠAI'Y'	68	4350
ΛAIDH EMA (δ.)	77	18658
ΛAK Π.	68	9118
ΛAKY ΓOYAIHB	78	9485
ΛAKON	69	8825
ΛAMYPA	83	36000
ΛAPA C	71	9206
ΛAPA C	72	8848
ΛAPPY Λ.	70	16306
ΛEANΔPOC	81	30644
ΛEMAN	66	2953
ΛENTATANTIK	70	10618
ΛEPNIΔAC (δ.)	66	29287
ΛHFOYAPNT	72	14212
ΛHTO	76	18104
ΛHTO (δ.)	73	71764
ΛHTO	77	11264
ΛIA (μ.)	78	33191
ΛIMΠETPE'I'NT	83	20200
ΛINTENBEC	78	12958
ΛITZA	77	6228
ΛIΦ	68	9650
ΛOΓIATY	69	9045
ΛO'I'NTA (δ.)	75	24408
ΛOKPIC	72	16402
ΛOYCICIOZ	73	63287
ΛOYCY	74	16006
ΛYΔI	70	14878
ΛYΔIA II.	72	10008
ΛYΔIA II.	74	8740
ΛOPENZ M. (μ.)	81	42105

MAΓΔA Π.	74	21755
MAZAL (δ.)	53	1493
MAZAL II (δ.)	65	2676
MAΘPAKI (δ.)	70	17485
MAIANΔPOC (δ.)	81	23000
MAIPH	68	22391
MAIPHNH	72	20713
MA'I'CTPOZ	69	18923
MAKEΔONIA	73	31427
MAKEΔONIA PHΦEP	68	9504
MAKPΦOP	69	8085
MAKPΦOCT	69	8064
MANEZI	70	11256
MANΘIE	77	5874
MANTHIEIA (δ.)	83	32300
MANTEAEN	70	5590
MANTO V.	72	17432
MAOYNT ΠAPNHΣ	67	1262
MAOYNT ΠENTELH	80	33500
MAPOΩN PHΦEP	74	33147
MARAKI	68	9505
MARECOP	76	11282
MARHΓO K.	69	9623
MARHΓO K.	74	9800
MARIA AΓΓEΛIKOYC	78	10994
MARIA	81	29761
MARIA Γ.A.	74	15938
MARIA I.A.	84	19800
MARIA K. (δ.)	70	51602
MARIANNA (δ.)	73	17432
MARIANNA	79	5700
MARIANNA VII(δ.)	75	68411
MARIGO	72	9824
MARIETTA	65	8344
MARIZINA (δ.)	67	40075
MARILAY	71	16269
MARINA (δ.)	80	40000
MARINA	70	19024
MARINIKH	73	85367
MARITZINH	73	30077
MARITZA	68	29324
MARITZA Π. ΛEMOY	72	17510
MARKA Λ.	75	14785
MARKIZ	75	28082
MARKOZ AYPAZ	83	21000
MAROUΔIO	78	19974
MAROUΛA	82	32300

α. Πόpτο Καpπέλλo 11/4	
ε. Καpάτοι 8/5	
α. Πειpαιά 12/5	
ε. Τζέντα 7/5	
α. «Αμβέpca 3/5	
ναυπηγ. Cπλίτ	
α. ΛόC «ΑντζελεC 12/5	
α. ΦόC 30/4	
α. ΤήC 16/5	
α. Τσίμπα 9/5	
α. Λέικ Ταράλ 1/4	
α. Ντώpμπα 5/5	
ε. CάντοC 7/5	
α. CάντοC 16/4	
α. Ν. «Υόpκ 29/4	
α. Ρίο «Ανέιpο 23/4	
α. Φουτζέιpα 3/5	
α. ΦλάCσιγκ 13/4	
α. Ρόττεpνταμ 16/5	
δ. Π. Cαίδ 7/5	
α. Ρόττεpνταμ 8/5	
α. «ΑντοφαγκάCτα 2/5	
α. Μελβούpνη 1/5	
α. Φουτζέιpα 4/5	
ναυπηγ. Ναγκασάκι	
ε. CφάC 30/4	
δ. Ντόβεp 29/4	
δ. «ΑCντοντ 11/5	
α. Cιγκapούpη 25/4	
άpγeι Πειpαιά	
α. Πειpαιά 6/11	
ε. ΜπpανCμouτέλ 12/5	
ε. Τζέντα 7/5	
α. ΚαοCιούγκ 16/4	
α. Λίβεpπου 16/5	
ε. Φουτζέιpα 30/3	

ε. Λάγος 27/3
 έπισκευές Πειραιά 6/2
 ε. Μονόπολη 7/5
 ε. Πειραιά 27/4
 α. Ν. Ύορκη 30/4
 α. Λισαβώνα 13/5
 α. Σιγκαπούρη 8/4
 α. Ν. Όρλεάνη 6/5
 ε. Ξάν Αορέντζο 6/5
 ε. Μοντεβίδεο 11/5
 α. Τζέντα 18/4
 α. Λέγκχορν 7/5
 δ. Π. Σαΐδ 10/5
 ε. Καρταγόνα 24/4
 α. Τέρμινι Ίμερές 2/5
 δ. Νόττερ 7/5
 α. Πόρτ Έρβεγκλέιντς 27/4
 α. Σεβίλλη 13/5
 α. Ρόττερνταμ 30/4
 α. Μπ. Άϊρες 6/5
 α. Ρόττερνταμ 15/5
 ε. Κόμπε 10/5
 α. Ν. Ύορκη 1/5
 δ. Π. Σαΐδ 19/4
 α. Ν. Όρλεάνη 25/4
 πρός Σ. Αραβία 18/3
 ε. Τζέντα 3/5
 α. Σιγκαπούρη 7/5
 α. Τενερίφη 19/4
 α. Ν. Ύορκη 8/5
 α. Τάραντα 11/5
 α. Γιούροπουρτ 25/4
 δ. Σουέζ 12/5
 ε. Βαλένσια 12/5
 α. Θεσσαλονίκη 7/3
 δ. Σέβεν Άιλντς 22/4
 α. Ρίο Ίανέριο 4/5
 ύπόσταςε κυπριακή
 έπισκευές Πειραιά 26/3
 α. Μπουένος Άϊρες 2/4
 ε. Πειραιά 4/5
 α. Φλόσσινγκ 23/4
 α. Νόττερ 6/5
 α. Ν. Όρλεάνη 3/5
 ε. Λιανκούγκγκ 5/5
 α. Ντολίν 3/5
 μετ. «Άργολίς» (λ.)

ΜΑΡΣ	48	3368	μεσογειακές μεταφορές	ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	δ. Π. Σαΐδ 10/5
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	δ. Γιβραλτάρ 4/5	ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	ε. Φός 13/5
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	α. Παράντονα 1/5	ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	α. Λός Πάλας 15/4
ΜΕΙ' ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ	78	15688	δ. Ντόβερ 13/5	ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	73	19831	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/5
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	δ. Π. Σαΐδ 8/5	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	ε. Παράντονα 3/5
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	ε. Πωλήθη 'Ελληνες	ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	α. Φιλαδέλφεια 18/4
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	α. Κρίστιανσεντ 15/4	ΝΙΚΥ	73	14667	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/4
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	ε. Σπλίτ 1/5	ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Γιοκχάμ 9/5
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Κεμπέκ 17/4	ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Γάνδη 19/4
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	α. Φιλαδέλφεια 28/4	ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	α. Γάνδη 19/4
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	α. Φιλαδέλφεια 10/5	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	84	36300	α. Γάνδη 19/4
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	πρός Κίνα 25/4	ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	38554	α. Σάν Λορέντζο 8/5
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4880	α. Γουακαμάτου 28/4
ΜΗΛΟΣ Α' Τ' ΛΑΝΤ	79	10991	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	α. Λειδές 14/5
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	α. Βενεζουέλα 28/2	ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ' Τ' ΝΤ	74	14523	α. Λός Πάλας 4/5
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Κοατζακόλκος 24/4
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570	μετ. «Kiunga Chief» (ε.)	ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Καζαμπάνκα 5/5
ΜΙΝΙ ΛΑ' Τ' ΝΕΡ	71	15998	ε. Κίγκστον 10/5	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	δ. Παναμά 4/5
ΜΙΝΙ ΛΑ' Τ' ΟΝ	70	1585	μετ. «Kiwa Chief» (π.)	ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΑΛΚΟΝ	80	17100	α. Καζαμπάνκα 7/5
ΜΙΝΙ ΛΑ' Τ' ΟΝΕΣ	72	1563	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Μανφρεντόνια 30/4
ΜΙΝΙ ΛΑ' Τ' Τ	70	1585	α. Παναμά 29/4	ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	ε. Πόρογκρον 4/5
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/5	ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	α. Φώλεϊ 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	α. Μπουένος Άιρες 9/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 12/5	ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382	α. Ρός Τανούρα 6/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	α. Χιούστον 28/4	ΟΘΩΝΗ (δ.)	71	17355	α. Αμβέρσα 16/5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	ε. Ρουέν 7/5
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582	μετ. «Umtuda Chief» (π.)	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσάν
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑ' Τ' ΝΤ	86	24253	α. Ίντσον 27/4
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	α. Σαβόντα 5/5
ΜΙΝΙ ΛΕ' Τ' ΜΠΟΡ	71	1563	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσάν
ΜΙΝΙ ΛΕ' Τ' Ν	70	1582	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ' Υ	86	35600	α. Γκλάντστουν 24/4
ΜΙΝΙ ΛΕ' Τ' Σ	69	1570	α. Ν. 'Ορλεάνη 11/5	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600	ε. Πόρτ Άντζελες 12/4
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557	δ. Παναμά 24/4	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	24253	ε. Έβερετ 5/4
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	α. Ν. 'Ορλεάνη 7/5	ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ' Τ' ΤΕΡ	86	24253	ε. Ζέτε 7/5
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	α. Παναμά 7/5	ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999	ε. Ρόττερταμ 13/5
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Παναμά 7/5	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	α. Στόν Πειραιά 23/3
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	ε. Γκλάντ 19/4	ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	α. Λός Άντζελες 25/4
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	ε. Σάτλ 9/5
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	α. Μασσαλία 17/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	α. Μπρέμερχαβν 24/4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	α. Σαβόντα 30/4
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ' Τ' ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	α. Φόρντεϊλ 30/3
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	ε. Πωλήθη 'Ελληνες
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	71	1563	α. Κόρπους Κρίστι 23/4	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	ε. Πωλήθη 'Ελληνες
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1598	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ε. Μπαράγκουϊλα 23/4
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1584	ε. Τζέντα 8/5	ΟΛΥΜΠΙΑ	72	11946	μεσογειακές μεταφορές
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	α. Ταμπίκο 1/5	ΟΡΑΜΑ (δ.)	58	2556	α. Μάντρε ντε Ντέους 2154
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Πειραιά 27/4	ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	α. Βάλλεουφλάντ 16/4
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Ν. 'Ορλεάνη 10/5	ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ' Τ' ΝΤ	83	20669	πρός Τάμπα 12/5
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ν. 'Ορλεάνη 10/5	ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	ε. Πωλήθη
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4	ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	α. Φουτζέιρα 9/3
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	α. Πόρτ Άρθουρ 10/5	ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (άποθήκη)
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/4	ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λάγος 23/4
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	ε. Παράντονα 6/5	ΠΑΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 4/5
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	ε. Κομά Μπαϊν 23/4	ΠΑΛΟΜΑ	69	9305	μετ. «Trade» (κ.)
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Βαλλέτα 17/5	ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	ε. Παράντονα 24/4
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	δ. Σουέζ 12/5	ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	α. Λός Πάλας 24/4
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	δ. Σουέζ 6/5	ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Πωλήθη
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Γιούροπουρτ 16/5	ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	α. Γιβραλτάρ 1/5
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	ε. Πωλήθη 'Ελληνες	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	δ. Παναμά 5/5
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	α. Πειραιά 9/4	ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Σαντάνα 29/3
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	α. Ν. Μαγκάλος 10/5	ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	α. 'Ελεούσα 3/2
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	α. Πόρτ Τόουνσεντ 31/3	ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΙΚΗΣ	80	11961	πρ. «Green Forest»
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ε. Τζέντα 8/5	ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/3
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	α. Λός Άντζελες 14/4	ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/5
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	ε. Κολόμπο 12/5	ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/5
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	α. Πειραιά 16/4	ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Άμβούργο 14/5
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	α. Ν. 'Ορλεάνη 22/4	ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	ε. Σουέ 22/4
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	82	18011	ε. Βρότση 10/5	ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	ε. Πειραιά 11/5
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	α. Τζέντα 4/5	ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	δ. Σουέζ 16/2
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ' Τ' ΝΤΕΡ	83	32129	δ. Μπρίξχαμ 15/4	ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ε. Πειραιά 21/4
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	ε. Ίτακού 10/5	ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	α. Λός Πάλας 20/3
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	μεσογειακές μεταφορές	ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Τής 15/5
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	δ. Γιβραλτάρ 8/5	ΠΑΣΔΑΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Φός 8/5
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Σάλλωμ Βόε 13/5	ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Πειραιά 27/4
ΜΠΙΑ	75	7246	α. Φρήπορτ 27/4	ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	ε. Άμβούργο 12/5
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771	α. Τάιμπα 28/4	ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Πόρτ ντε Μπούκ 11/5
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	δ. Γιβραλτάρ 11/5	ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Τζιμπουτί 12/12
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	α. Πειραιά 29/1	ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Τζέμπελ Ντάνα 12/4
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724	μετ. «Vivi» (κ.)
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306	δ. Σουέζ 15/5
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Γιβραλτάρ 1/5	ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	α. Ίκόνιο 5/5
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	α. Φιλαδέλφεια 19/4	ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	ε. Τερνέστη 14/5
ΜΠΡΗΖ	64	35082	α. Τόρ Άνουντζιάτα 30/4	ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Τερνέστη 11/5
ΜΠΡΗΜ	85	25227	δ. Σουέζ 16/5	ΠΕΛΛΑ	79	10993	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68637	α. Σ. Ευστάθιον 11/4	ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	ε. Πωλήθη
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	α. Πιομπίνιο 12/5	ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914	α. Γκλάντστουν 18/4
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	μετ. «Narrator» (κ.)	ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	44842	α. Ψωψε παναμαϊκή
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Σιγκαπούρη 15/4	ΠΕΡΑ ΜΠΑ' Υ	71	9623	α. Πειραιά 14/4
ΝΑ' Τ' ΑΝΤ	75	35561	α. Γκλάντ 19/4	ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Γκλάντ 19/4
ΝΑΞΟΣ Α' Τ' ΑΝΤ	80	10982	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Άμαγκασάκι 30/4
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	α. Ρόττερταμ 14/5
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	α. Ίμνικχαμ 12/5
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.	78	9773	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 7/5
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 3/5
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. Πειραιά 8/5
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζέντας
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	α. Γκλάντ 19/4
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	α. Γκλάντ 19/4
ΝΕ' Τ' ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	α. Γκλάντ 19/4
ΝΕΛΑ	66	12259	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	μεταφορές Τζέντας
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ (δ.)	77	45755	α. Τζέντα 20/4
ΝΕΝΑ	74	39866	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρ. «Temble Bay»
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	πρ. «Ιόνιαν Γκράις»
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	51	24021	α. Γκλάντ 19/4
ΝΕΣΤΟΡ ΣΚΑ' Υ	72	9606	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΗΓΑΣΟΣ ΣΤΑΡ	58	3830	α. Γκλάντ 19/4
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	α. Γκλάντ 19/4
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΙΝΔΟΣ	81	15825	α. Γκλάντ 19/4
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	στο Κοτονού 7/5
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	α. Γκλάντ 19/4
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631	α. Φουτζέιρα 16/5	ΠΛΑΝΕΤ	78	9864	α. Γκλάντ 19/4
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Φουτζέιρα 16/5				
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Φουτζέιρα 16/5				
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	α. Φουτζέιρα 16/5				
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Φουτζέιρα 16/5				
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	α. Φουτζέιρα 16/5				

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 Α' Τ' ΑΛΑΝΤ	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
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ	71	9025
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ'	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 ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	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 ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	16704
ΣΙΔΩΝ	66	2202
ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α' Τ' ΜΠΕΞ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α' Τ' ΑΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΙΝΑ	69	13942
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥΡ (μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΟΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Α. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260
ΤΑΝΙΚ (δ.)	75	4525
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ	72	9081
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	89	9100

ΰψωσε κυπριακή	
α. Λορέ 7/5	
α. Σιγκαπούρη 30/4	
ε. Τέμα 22/4	
αργεί Γαλαξίδι	
ε. Ν. Όρλεάνη 10/5	
δ. Ντόμπερ 6/5	
α. Κολούμπια 1/5	
α. Δαμιάτα 8/5	
ε. Γένοβα 12/5	
ε. Χόγκ Κόγκ 10/5	
μετ. «Ντόμπερ» (ε.)	
μετ. «Promoter» (κ.)	
αργεί Πειραιά	
ΰψωσε λιβεριανή	
δ. Γιβραλτάρ 7/5	
στό Σουέζ (αποθήκη)	
αργεί Πειραιά	
α. Χιούστον 1/5	
α. Κόρπους Κρίστι 20/4	
πρός Τρίπολη 20/2	
α. Φουτζέιρα 9/5	
πρ. «Κέιπ Έβρος»	
ε. Γουέλλινγκτον 13/5	
ε. Βομβάρ 13/4	
α. Θεσσαλονίκη 22/4	
α. Πειραιά 10/5	
α. Πειραιά 5/5	
στή Πάχη 13/5	
α. Άμβούργο 15/5	
ΰψωσε παναμαϊκή	
ε. Πειραιά 10/5	
α. Πειραιά 30/4	
αργεί Πειραιά	
ε. Ντόμπερ 13/5	
α. Λαούριο 25/4	
α. Τενερίφη 2/5	
α. Πειραιά 29/4	
α. Πειραιά 9/4	
α. Σιγκαπούρη 10/5	
δ. Μπρανσμπούτελ 30/4	
επωλήθη	
α. Τζέντα 6/5	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 9/5	
α. Χόγκ Κόγκ 8/5	
ε. Καράτσι 5/5	
α. Ν. Όρλεάνη 1/5	
α. Τζέντα 8/5	
α. Λονδίνο 8/5	
ε. Πειραιά 9/5	
δ. Σέβερ Άιλαντς 29/4	
α. Πόρτ Κέλαγκ 9/5	
αργεί Λορνίτο	
α. Ντόμπερ 15/4	
δ. Κωνσταντή 3/4	
α. Πειραιά 3/5	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 9/5	
α. Σάντος 15/4	
πρός Τουρκία 10/4	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 30/4	
στό Σάντος 6/4	
επωλήθη Κύπρο	
ε. Τζέντα 27/4	
ΰψωσε κυπριακή	
αργεί Χαλκίδα	
ε. Ρεσίφ 2/5	
α. Καράτσι 8/5	
α. Μπιλμπάο 23/4	
α. Άμβέρσα 16/4	
α. Σιγκαπούρη 16/4	
δ. Παναμά 26/4	
ε. Κάλουτμποργκ 11/3	
στό Ζανζιβάρ 7/5	
πρ. «Άλς Τράστ»	
μετ. «Trinity Sierra» (κ.)	
αργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 4/5	
δ. Παναμά 7/5	
αργεί Χαλκίδα	
δ. Π. Σαϊό 11/5	
δ. Μπρανσμπούτελ 3/4	
πρ. Όρν 9/1	
ε. Πειραιά 12/5	
α. Φλάσινγκ 30/4	
α. Λουάλο 30/4	
α. Σηάτλ 28/4	
α. γκνάνσκ 25/4	
στόν Πειραιά 16/5	
α. Γιούροπουρ 28/4	
α. Μπουένος Άϊρες 8/4	
ε. Μπουσάν 3/5	
μετ. «Όδυσσεάς Η.» (κ.)	
α. Αναμάρε 12/5	
α. Κολούμπια 30/4	
α. Μαλάγα 14/5	
α. Γιούροπουρ 7/5	
α. Σιγκαπούρη 8/5	
μετ. «Dignity» (κ.)	
στό Σουέζ	
επωλήθη	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Κήλαγκ 10/5	
α. Ντόμπερ 8/5	
στό Γκουαγιακούιλ	
α. Δουνκέρκη 10/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Μπρανσμπούτελ 4/5	
α. Γιβραλτάρ 1/5	
α. Σιγκαπούρη 2153	
α. Κολούμπια 2153	
μετ. «Αλφίος» (λ.)	
ε. Ρότερνταμ 10/5	
δ. Σουέζ 10/5	
δ. Σουέζ 8/5	
α. Λός Πάλας 24/3	

ΤΖΕΤ VI (δ.)	61	1389
ΤΖΙΜΙΛΑΓΑ	71	16275
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΑΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΘΟΤΗ	74	19166
ΤΟΘΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17210
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΕΖΟΥΡ Α' Τ' ΑΛΑΝΤ	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680
ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ	77	17323
ΦΑΘΕΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΡΑ	74	1-2-519
ΦΑΝΗ ΑΝΝΑ	76	11049
ΦΑΝΤΑΖΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I.	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III.	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV.	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48682
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΙΝΕ (δ.)	75	76142
ΦΟΡ ΦΑΓΚΣ II.	58	10340
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	73	17918
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ 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
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ	73	6680
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	72	33267
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ	79	1594
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΧΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500

πρ. «Μπλού Άις»	
α. Πειραιά 28/4	
α. Άλγκεκίρας 8/5	
δ. Μπρίεζαμ 28/4	
δ. Σουέζ 7/5	
α. Λέ Χάβρη 1/5	
αργεί Έλεουσίν	
αργεί Λ. Τσάρλς	
α. Μονρόβια 1/5	
δ. Σουέζ 15/4	
α. Πόντα ντά Μαδέιρα 2/5	
αργεί Πειραιά	
στό Γκιζόν (αποθήκη)	
στό Άλνιέρι	
ε. Κορούνα 12/5	
α. Πειραιά 26/4	
δ. Ντόμπερ 28/4	
α. Σιγκαπούρη 12/4	
αργεί Πειραιά	
α. Τζέντα 2/5	
ε. Κινούρα 30/4	
δ. Παναμά 5/4	
α. Άμβέρσα 7/5	
ΰψωσε σημ. Λιβερίας	
ε. Τσάρλεστον 12/5	
α. Θέουτα 4/5	
ε. Σαγκάη 3/5	
α. Βαλτιμόρη 7/5	
α. Άμβούργο 29/4	
ε. Σεβίλλη 13/5	
α. Ν. Όρλεάνη 28/4	
α. Σιγκαπούρη 11/4	
α. Πειραιά 25/3	
α. Πόρτ Κέλαγκ 2/5	
στόν Πειραιά 9/5	
στό Τσαγκλίν 13/12	
πρ. «Robin Hood»	
μετ. «Λέων» (ε.)	
α. Χιούστον 19/4	
αργεί Πειραιά	
α. Ντόμπερ 30/4	
α. Τσίμα 5/5	
α. Φατέζ Τέρμιναλ *	
α. Πειραιά 7/3 *	
α. Πόρτλαντ 1/5	
ε. Ρότερνταμ 13/5	
δ. Παναμά 8/5	
α. Σαγκάη 3/5	
ε. Χαμίνα 30/4	
α. Λός Άντζελες 5/5	
α. Τζέμπελ Άλι 12/5	
ε. Φουτζέιρα 1/5	
α. Σαβάννα 1/5	
α. Ν. Υόρκη 10/5	
ε. Πάρτα 18/23	
στή Ν. Υόρκη (αποθήκη)	
α. Άσντον 14/5	
α. Κεηττάουν 24/3	
πρ. Κίνα 28/4	
αργεί Πειραιά	
α. Ρότερνταμ 16/5	
ε. Χαμπτον 27/4	
επωλήθη αλλοδαπούς	
πρ. Βόλο 29/4	



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΕΛΩ	78	36548
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)*	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733
ΑΪΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΪΪΛΑΣ	72	16235
ΑΪΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΪΪΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΪΪΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567
ΑΪΪΣΜΠΕΡΚ (Όνδ.)	62	1133

ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)*	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)*	69	5694
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)*	73	61300
ΑΛΑΛΙΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (κ.)	74	20715
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΕΦΑΥ II (κ.)	65	1219
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΙΜΟΣ (Μπχ.)	87	10511
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	6054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889
ΑΜΕΡΙΚΑ XIII (π.)	64	4986
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)*	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826

ε. Σετουμπάλ 3/5		
ε. Δουνκέρκη 8/5		
ε. Μάντρε ντε Ντέους 5/5		
α. Σάο Φρατισκό 27/4		
α. Χάλιφα 26/3		
ε. Μπελαγούαν 2/5		
προς Μεξικό 29/4		
α. Χιούστον 18/3		
α. Σάντος 9/5		
α. Βανκούβερ 9/5		
α. Σάντος 11/5		
προς Σάντος 30/4		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Χάλλ 9/5		
δ. Σουέζ 4/5		
δ. Γιβραλτάρ 4/5		
α. Τζακάρα 22/4		
πρ. «Soaring Kite»		
δ. Παναμά 8/4		
α. Σμύρνη 2/5		
έπισκευές Πειραιά 23/1		
α. Μπαχραϊν 12/5		
δ. Γιβραλτάρ 26/4		
α. Μπαχραϊν 9/5		
α. Ρουές 12/5		
α. Μπαχραϊν 22/4		
α. Μορμουγκό 9/5		
ε. Λάγος 15/4		
α. Ρότερνταμ 1/5		
προς Γιβραλτάρ 15/4		
α. Τύνιδα 21/4		
προς Νοβοροσίσκ 23/3		
προς Τζέντα 23/4		
α. Ν. Όρλεάνη 11/5		
προς Χουαλιέν 27/4		
α. Ν. Όρλεάνη 13/5		
στο Ταμπόκο		
α. Σιγκαπούρη 6/5		
αργεί Πειραιά		
ε. Ροζάριο 1/5		
αργεί Πειραιά		

ε. Πειραιά 4/5		
ε. Φουτζέιρα 17/5		
α. Σιγκαπούρη 3/5		
α. Κουβέιτ 6/5		
α. Σιγκαπούρη 3/4		
δ. Παναμά 10/5		
ε. Ν. Όρλεάνη 29/4		
α. Χόγκ Κόγκ 2/5		
έπωλήθη Έαλινες		
μετ. «Anna Siera» (κ.)		
α. Σάλλομ Βόρ 1/5		
α. Τζέντα 26/4		
α. Ν. Όρλεάνη 8/5		
α. Ρεσίφ 1/5		
δ. Γιβραλτάρ 11/5		
α. Λός Άντζελες 22/4		
α. Άλκοβιά 9/4		
προς Μπαγκκόκ 1/5		
α. Ρίο Τανέιρο 15/4		
α. Μίλφορντ Χάβεν 14/5		
α. Φρήπορτ 8/5		
α. Πειραιά 11/5		
ε. Κοτονού 19/4		
δ. Γιβραλτάρ 27/4		
ε. Ρουέν 28/3		
προς Γκαρούπα 1/2		
α. Ν. Όρλεάνη 3/4		
α. Ν. Όρλεάνη 4/5		
υπέστειλε έλληνική		
ε. Παρανάγουα 20/4		
στον Πειραιά 30/4		
δ. Γιβραλτάρ 6/5		
δ. Π. Σαίδ 8/5		
ε. Σ. Μαίκελς 9/5		
α. Σιγκαπούρη 13/5		
δ. Σουέζ 3/5		
δ. Παναμά 12/5		
πρ. «Easter Bay»		
α. Χόγκ Κόγκ 11/5		
στο Ραμπόκ		
ε. Βαγκράντ 25/4		
δ. Κωνσταντή 4/4		
α. Ν. Όρλεάνη 22/4		
ε. Μανφρεντόνια 11/5		
α. Σάο Σεμπαστιάν 1/5		
προς Μπουλόν 12/4		
στη Σύρο 6/5		
ε. Βόλο 23/4		

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΙΤΑ I (κ.)*	76	4617
ΑΝΙΤΟ	80	30507
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΠΕΛΛΑ ΤΟΥ (κ.)	76	19451
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ		
N.(κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΖΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΪΜΑΝ 1 (π.)	77	11559
ΑΪΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III		
(κ.)	82	24597
ΑΡΑΜΗΣ (Μπχ.)	87	10511
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΑΝ (κ.)	71	4995
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164

ΑΡΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)*	77	10003
ΑΡΓΥΡΟ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΟ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΕΣ (Μ.)	60	7839
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)*	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΟΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΕΡΙΣ (Μπχ.)	81	34447
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (κ.)	78	10350
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΔΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)*	76	65917
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΡΥΣΗ (κ.)	76	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΛΑΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)*	59	12299

ε. Άμβέρσα 16/5		
δ. Γιβραλτάρ 13/5		
ε. Γκουαγιμάς 2/5		
α. Κόμπε 25/4		
αργεί Πειραιά		
ε. Βενετία 13/5		
στο Κολόμπο		
α. Τζέντα 3/5		
ε. Μπελέμ 30/4		
α. Γάνδη 11/5		
ε. Ίντσόν 6/5		
α. Παρί Γκουντάγκ 13/4		
δ. Κωνσταντή 11/4		
μετ. «Κίκα» (κ.)		
προς Όδησσό 13/4		
α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 3/5		
α. Ν. Χάβεν 10/5		
στο Σουέζ		
ε. Καράτι 8/5		
προς Ντουάλα 5/4		
α. Κόμπε 7/5		
α. Χουάγκου 2/5		
πρ. «Σωτήρας»		
δ. Π. Σαίδ 14/5		
ε. Βανκούβερ 8/5		
υπέστειλε έλληνική		
πρ. «Faustina»		
α. Άμβέρσα 13/5		
α. Γουλιμκτον 11/5		
προς Άλεξάνδρεια 2/4		

μετ. «Πανάδρος» (κ.)		
ε. Ίμμιγκχαμ 14/5		
ε. Πειραιά 2/5		
α. Βαλέντσια 8/5		
υπέστειλε έλληνική		
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 5/5		
προς Λάγος 7/4		
α. Λίβερπουλ 9/5		
α. Καλαί 8/5		
α. Ρίο Γκρόντε 15/4		
αργεί Πειραιά		
ε. Βασαϊκό 13/5		
ε. Ντάρμα 13/5		
α. Γιβραλτάρ 25/4		
προς Ίρδν		
προς Μπαντάρ Άμπας		
α. Χέυ Πόιντ 27/4		
δ. Ντόβερ 28/4		
α. Βίγκο 1/4		
πρ. «Byakudan Maru»		
ε. Νουακτσότ 28/4		
πρ. «United Pioneer»		
α. Μπουσάν 29/4		
ε. Ναγκόγια 7/5		
ε. Καλκούτα 6/5		
α. Κόμπε 10/5		
μετ. «Irene C.» (κ.)		
α. Σιγκαπούρη 6/3		
α. Ν. Όρλεάνη 12/5		
προς Κωνσταντή 18/4		
έπισκευές Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
δ. Π. Σαίδ 9/5		

ε. Τεργέστη 12/5	
ε. Ντουλούθ 25/4	
προς Βενεζουέλα 30/4	
προς Όζάκα 29/3	
α. Λός Άντζελες 10/5	
α. Χιούστον 10/5	
στο Κάργκ	
προς Σιγκαπούρη 15/4	
α. Μπουένος Άϊρες 8/5	
ε. Άμβέρσα 14/5	
α. Ν. Όρλεάνη 24/4	
α. Ρουέν 10/4	
α. Κορούνα 8/5	
προς Μπαντάρμα 17/4	
ε. Λεμεσό 30/4	
προς Β. Κορέα 28/4	
α. Ρούντορν 3/5	
ε. Ν. Υόρκη 20/4	
άρχει Πειραιά	
στη Μουσάσα (άποθήκη)	

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΝΟΡΤΣΗΝ (δ.π.)	82	4764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.π.)	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μηχ.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΝΤ	65	1222
ΓΚΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (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 ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265
ΓΟΥΔΑΛΕΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'ΙΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'ΙΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΩΤΕΡΠΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ. (κ.)	69	9461
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	66	19419
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (κ.)	70	23597
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛ ΣΟΛ (Ονδ.)	66	14852
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΛΙΝΑ ΙΙ (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.Μηχ.)	76	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΥΟΥ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'ΙΤ (κ.)	72	16207
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΛΠΙΣ	82	30564
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣΣ (Μηχ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	13687
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (π.)	86	15952
ΕΡΗΝΗ (π.)	81	15178

α. Πόρτ ντέ Μπούκ 21/4
α. Τακόμα 3/5
πρός Πόρτο Λιμόν 18/4
πρός 'Αλγέρι 24/4
δ. Σέβεν 'Αϊλάντς 23/4
ε. Φουτζέιρα 15/5
δ. Π. Σαΐδ 13/5
α. Γιούροπουρτ 16/5
μετ. «Είλιτορ» 9/5
δ. Σουέζ 15/4
α. Ραβέννα 9/5
α. Σουέζ 16/5
α. Μπωμόντ 7/5
ε. Παραμαρίμπο 21/4
ε. Σουέζ 2/5
α. Πόρτ ντέ Μπούκ 11/5
ε. Ράς Γκαρίμ 8/5
α. Φουτζέιρα 13/5
πρός Ρεϊνίν 16/5
επισκευές Ντουμπάι
α. Μαλάγια 14/5
ε. Βενετία 12/5
α. Φουτζέιρα 4/5
δ. Σουέζ 24/4
πρός Βεγκάζ 30/3
α. Τσάρλεστον 8/5
α. Πενάγκ 2/5
ε. Λόγος 15/4
ε. Τέμα 8/5
α. Νικόσια 11/5

ε. Βερακρούζ 13/4
ε. Πόρτ Σουδάν 16/12
πρ. «Antarctic Star»
α. Κάδιξ 14/5
α. Σηάτ 10/5
ε. Κολόμπο 8/5
αργεί Πειραιά
α. Χόγκ Κόγκ 18/4
πρός Βραζιλία 23/4
ε. Βοστώνη 8/5
α. Τζέμπελ Ντόνα 8/5
πρός Περισκό 20/4
δ. Παναμά 10/5
πρός Γιάνμπου 25/4
α. Λός 'Αντζελες 2/5
ε. Ταρραγκόνα 25/4
δ. Ντόβερ 13/5
πρός Ρόττερταμ 4/4
ε. Φουτζέιρα 27/4
πρός Περισκό 26/3
ε. Πειραιά 16/4
ε. Κρατζακόβσκι 20/4
πρός Μομπάι 16/4
δ. Σουέζ 13/5
ε. 'Ιντσόν 4/5
α. Μπρέκι 2/5
επιπλήρη
πρός Κωσταντίνα 11/4
α. Βανκούβερ 2/5
α. Πειραιά 5/5
αργεί Πειραιά
ε. Ρίο 'Αντζελες 9/5
α. Λός 'Αντζελες 25/4

στό Ντάρμπαν
α. Χόγκ Κόγκ 28/4
μεσογειακές μεταφορές
πρός 'Αλαβανία 16/4
ε. Ν. 'Υόρκη 5/5
ε. Χουάγκου 30/4
πρός Χόγκ Κόγκ 15/4
α. Γρενάδα 11/5
πρ. «CYS Brilliance»
πρός Τζέντα 9/5
πρός Σαλντάνα Μπαϊ 3/5
ε. Ντάρμπαν 4/5
ε. Τσιτακόγκ 5/5
α. Γένοβα 3/5
α. Ν. 'Ορλεάντ 27/4
α. Σάλλομ Βόε 3/5
α. Χιούστον 3/4
υπέστειλε ελληνική
δ. Μπρίεζαμ 10/5
πρός Νιγηρία 13/5
α. Τέμα 4/5
ε. Χόγκ Κόγκ 9/5
δ. Παναμά 10/5
ε. Ν. 'Υόρκη 10/5
στό Κολόμπο
υπέστειλε ελληνική
στό Χορμούζ
ε. Βρέμη 13/5
ε. Λάρνακα 14/5
ε. 'Ιμμιγκχαμ 11/5
α. Λαύριο 3/5
α. Χόγκ Κόγκ 14/5
στη Χοντίντα 6/5
ε. Γκράλαντ 14/5
πρός Κωνσταντίνα 11/4
πρός Μπόννυ 28/3
πρός Περισκό 5/5
πρός Σικάγο 28/4
πρός ΕΣΣΔ 30/4

ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΠΙΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΥΑΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ	84	24310
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΡΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (Α.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΕΟΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΟΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΗΒΗ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397
ΗΣΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ. (κ.)	72	22866
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ	71	16276
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΑΣΩΝ Σ. (π.)	71	41961
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (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
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485
ΚΑΛΙΟΠΗ ΙΙ (Α.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΟΥ (κ.)	72	17399
ΚΑΛΟΥ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙ (κ.)	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μηχ.)	80	30849
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΣ (κ.)	74	17135

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΙΑ	71	4840
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 ΧΟΥΟΥ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΥΟΥ (π.)	74	16682
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	8995
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μηχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913
ΚΟΝΠΟΛΟ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΥ	77	33509
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126

ε. Πειραιά 11/5
α. Χάμπτον 30/4
πρός Ν. Κορέα 3/5
α. Ρίο 'Αντζελες 30/4
α. Ν. 'Ορλεάντ 10/5
ε. Ρίο Γκράντε 3/5
πρός Κίνα 27/3
υπέστειλε ελληνική
α. Μαπούτο 11/4
α. Χακάτα 27/4
ε. Τσίμπα 8/5
α. Ραβέννα 7/5
α. Ν. 'Ορλεάντ 4/5
πρός Σαλβαδόρ 26/4
α. Μογκαντίσου 14/3
α. Σάντος 11/5
ε. Κολόμπο 5/5
πρός ΕΣΣΔ 21/4
α. Γιβραλτάρ 2/5
α. Φουτζέιρα 13/5
ε. Φουτζέιρα 3/5
ε. Φουτζέιρα 29/3
στη Σαφάγκα (αποθήκη)
α. Πειραιά 9/5
ε. Ντάρμπαν 11/5
ε. Πειραιά 5/3
α. 'Αμβέρσα 15/5
δ. Σέβεν 'Αϊλάντς 5/5
ε. Πειραιά 11/5
δ. Σουέζ 11/5
ε. Ν. Χάβεν 4/5
α. Αιγούστα 2/5
α. Λός 'Αντζελες 11/5
στη Βασσάρα
α. Βανκούβερ 16/3
αργεί 'Αγ. Δομνίκο
α. Μπωμόντ 29/4
ε. Βενετία 12/5
ε. Σάν Λορέντζο 9/5
δ. Σουέζ 7/5
ε. Π. Χάρκωτ 29/4
πρός Σγκαντίνγκ
α. 'Αμβέρσα 17/5
α. Κάγκλιανι 5/5
α. Μονρόβια 6/5
ε. Αιγούστα 8/5
μετ. «Πήγασος Στάρ» (ε.)
αργεί Πειραιά
πρός Σουέζ 6/4
μετ. «Regulus Star»
αργεί Πειραιά
ε. Πόρτ ντε Μπούκ 27/4
α. Πειραιά 7/4
δ. Παναμά 5/5
πρός Τύννηδα 18/4

α. Κουβέιτ 3/5
πρός Περισκό 5/4
ε. Ποχάγκ 4/4
δ. Γιβραλτάρ 7/5
μετ. «Ολεμάρ» (κ.)
ε. Λός 'Αντζελες 12/5
πρός ΕΣΣΔ 24/4
ε. Παρανάγουα 26/4
ε. Σφάξ 20/4
ε. Παρανάγουα 27/4
ε. Ριγίεκα 6/5
α. Σιγκαπούρη 10/5
στό Μπαγκνόλι 17/3
υπέστειλε ελληνική
δ. Παναμά 12/5
α. Μπαχαρίν 7/5
α. Τσαγκουαράμας 6/5
ε. Σιγκαπούρη 30/4
δ. Παναμά 6/5

πρός Παναμά 18/4
ε. Ν. 'Υό

[illegible]

ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (κ.)	60	11434
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443
ΟΣΕΑΝ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (κ.)	71	13208
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	178009
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259
ΟΧΑΪΟ (δ.π.)	72	55878
ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑΪΣ (Βρ.)	67	19541
ΠΑΛΜ ΠΡΑΪ'ΝΤ (Βρ.)	66	22617
ΠΑΛΜ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μπ.)	80	30639
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΣ	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΪ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2803
ΠΟΪ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΛΙΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΛΟΥΣ (κ.)	75	16247
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΑΪ'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑΪΤ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701
ΠΡΟΦΕΣΥ (δ.κ.)	59	12222
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	28959
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181
ΠΥΛΟΣ (π.)	68	10244
ΡΑΝΙΑ (κ.)	65	1213
ΡΕΪ'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΞΙΦ (δ.κ.)	73	30067
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΒΕΡ ΤΑΪ'Ν (κ.)	71	9646
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498
ΣΑΪ'ΝΙΚ ΓΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΪΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736

α. Ρόττερνταμ 14/5	
ε. Όγουεστο 28/4	
ε. Ναγκόγια 8/5	
διάλυση Ταιτακόγκ	
α. Γάνδη 30/4	
στό Χορμούζ (άποθήκη)	
ε. Κόκοβα 9/5	
πρός Τζέντα 9/5	
α. Τζουμπάιλ 27/4	
α. Κόρπους Κρίστι 26/4	
πρός Ρόττερνταμ 10/4	
ε. Έσπεργκ 12/5	
πρός Αίγυπτο 22/4	
δ. Π. Σαΐδ 14/5	
στό Χορμούζ 1/5	
ε. Μπουσάν 2/5	
ε. Πειραιά 25/3	
δ. Παναμά 3/4	
πρός Άμστερνταμ 9/5	
ε. Άμβούργο 16/5	
ε. Τζέντα 18/4	
ύπό ναυπήγηση Ουλσάν	
πρός Περού 15/4	
πρός Βηρυτό 15/3	
α. Σάν Λορέντζο 9/5	
πρός Μπ. Άιρς 29/4	
στό Μπαντάρ Άμπάς 28/3	
ε. Βοστώνη 13/5	
πρός Ίταλια 29/4	
ε. Σουραμπάνγια 26/4	
ε. Μπρίντζφορντ 8/5	
α. Πειραιά 6/5	
μεταφοράς Αίγυπτου	
πρός Κωσταντίνα 10/4	
έπωλήθη Έλληνες	
α. Άλγκεκίρας 16/3	
ε. Πειραιά 4/4	

α. Καλκούτα 6/5	
ε. Ρεσίφ 24/4	
διάλυση Κίνα	
δ. Ντόβερ 6/5	
α. Λάρνακα 9/5	
πρός Καράτσι	
πρός Συρία 25/4	
πρός Ντόρμπαν 29/4	
ε. Τζέντα 3/5	
α. Άρατού 28/4	
α. Τζουέβα 4/5	
ναυπηγ. Ουλσάν	
α. Λάς Πάμιας 8/5	
α. Μπρανσμπάτελ 6/4	
δ. Σουέζ 7/5	
ε. Καλκούτα 13/3	
ε. Τής 13/5	
πρός Νορβηγία 6/5	
ε. Ντουάλα 4/5	
ε. Ν. Όρλεάν 4/5	
άρχει Κίμωλο	
στόν Περσικό	
α. Φουτζέιρα 30/4	
α. Φουτζέιρα 14/2	
ε. Δαμιάττα 12/5	
πρός Ρόττερνταμ 5/5	
α. Γάνδη 27/4	
ε. Σιγκαπούρη 13/5	
στό Πόρτ Έβεργκλίντς 14/5	
άρχει Σιυάδα	
α. Βανκούβερ 27/4	
ναυπηγείται Ουλσάν	
άρχει Πειραιά	
δ. Παναμά 11/5	
ε. Βανκούβερ 9/5	
μετ. «Dimitri» (κ.)	
α. Λαύριο 3/5	
πρός Ίνδία 5/5	
α. Φλάσιγκ 29/4	
α. Φουτζέιρα 5/5	
ναυπηγείται Ουλσάν	
ε. Σάφι 27/4	
ε. Κων/πολη 23/4	
ε. Θάντερ Μπαϊν 6/5	
ε. Άμβέρσα 16/5	
στόν Πειραιά	
α. Χιούστον 29/4	
ε. Βανκούβερ 8/5	
α. Ν. Ύόρκη 17/4	
πρός Μαλαισία 13/4	
πρ. «Ανθούλα Ι.»	
ε. Πειραιά 6/4	
έπωλήθη	
στό Καράτσι 1/5	
έπισκευές Γένοβα	
α. Μπαρμπάδος 6/5	
α. Σάρζα 10/5	
πρός Λουάντα 11/4	
πρ. «Κέιπ Άκρίτας»	
ε. Βαλένσια 8/5	
ε. Καλκούτα 12/5	
α. Λονδίνο 12/5	
α. Ραβέννα 8/5	
πρός Μουρμάνσκ	
α. Φόξ 16/4	
ε. Μαρίνα ντι Καράρα 7/5	
πρός Άλγερί 9/4	

στήν Τζέντα (άποθήκη)	
πρ. «Ολύμπικ Χάρμου»	
στό Χορμούζ (άποθήκη)	
ε. Ντουλούβ 20/4	

ΣΑΪΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΪΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΪΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΪΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΪΝΤ ΤΖΟΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506
ΣΑΜΤΖΟΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΜΤΖΟΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506
ΣΑΝ II (π.)	75	14523

ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑΪΣ ΑΛΦΑ (π.)	69	4681
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600

ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	28959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪ'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)	78	10077
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕΪ'ΒΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΡΟΟΥΖ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥΪ'ΦΤ (Λ.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΚΡΕΪ'Σ (δ.κ.)	77	40553
ΣΗΓΟΥΪ'ΝΤ 2 (δ.κ.)	78	28025
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (δ.κ.)	77	15264
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΠΡΑΪ'ΝΤ II (δ.κ.)	74	18631
ΣΗΡΕΪ'ΝΤΣΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807
ΣΗΣΤΑΡ II.	83	18173
ΣΗΦΑΪ'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΟΥΠ (κ.)	71	10055

ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪ'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑΪ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΑΪ' ΡΕΪ'ΝΤΣΕΡ (κ.)	76	10804
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ N. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827
ΣΟΦΙΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΑΪ'Τ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321

ε. Θάντερ Μπ. 8/5	
α. Γουίλελμοχάβεν 28/4	
πρός Σαβάνα 9/5	
α. Πειραιά 11/5	
δ. Γιβραλτάρ 10/5	
α. Όριτσάνο 28/4	
πρός Σκίνα 24/2	
α. Λέγκχορν 25/4	
πρός Μήλο 5/5	
ύπεσταιλε έλληνική	
ε. Λός Άντζελες 12/5	
ύπεσταιλε έλληνική	
ε. Λάνος 17/4	

μεσογειακός μεταφορές	
ε. Ταϊτακόγκ 1/5	
στό Ρίο Χάινα	
ε. Χαλδία 12/5	
πρός Τουρκία 23/4	

Έξνα συμφέροντα
 προς Μπιζέριτα 6/5
 α. Γιάννου 7/5
 ε. Φουτζέιρα 9/5
 ε. Άμπιτζάν 11/4
 δ. Κων/πολη 14/4
 προς Κωνσταντίνα 1/4
 προς Σιγκαπούρη 8/2
 α. Λούπ Τέρμιναλ 5/2
 α. Μόρρο Ρεντόντο 4/5
 α. Ρίο Ίανέιρο 8/5
 α. Πειραιά 6/5
 α. Βοστώνη 8/5
 δ. Σουέζ 2/5
 ε. Τσάχ Μπαχάρ 15/4
 α. Φουτζέιρα 7/5
 προς Κωσταντίνα 3/5
 α. Χάμπτον 29/4
 μεσογειακές μεταφορές
 δ. Σουέζ 8/5
 προς Γιβραλτάρ 16/4
 ε. Γιούροπουρτ 15/5
 α. Άμβέρσα 15/5
 ε. Παράνδουα 23/4
 α. Ν. Ύορκη 12/5
 στο Λάγος
 α. Φουτζέιρα 15/5
 α. Άνγκονα 27/4
 στην Όκρίνα 18/5
 πρ. «Jadecorn»
 προς Τρίπολη 23/4
 στο Μπ. Άμπας 11/4
 α. Γιούροπουρτ 18/5
 α. Μομπιλ 21/4
 στο Μπ. Χαχίντ Ρεζάϊ 10/2
 α. Ρίο Χάινα 14/4
 ε. Κοτονού 5/5
 στο Άσσόμ
 α. Σάροχ 2/5
 δ. Π. Σαϊδ 29/4
 ε. Γάνδη 11/5
 ε. Κασσιούγκ 23/4
 ε. Μοριουγκκό 3/5
 δ. Γιβραλτάρ 6/5
 δ. Γιβραλτάρ 10/5
 α. Σταβόγκερ 9/5
 α. Άλγκεκίρας 5/5
 α. Σουέμα 20/4
 α. Καζαμπλάνκα 8/5
 α. Χιούστον 7/5
 α. Ρόττερνταμ 12/5
 ε. Μόντρεαλ 7/5
 α. Σιγκαπούρη 5/5
 στη Βομβάη
 δ. Π. Σαϊδ 25/4
 α. Ναγκόγια 28/4
 άργει Πειραιά
 δ. Π. Σαϊδ 31/3
 α. Βενετία 4/5

ΣΤΑΡ ΡΕΪ (δ.κ.).	70	99011	πρ. «Homan Ruby»	ΦΕΪ'Θ	70	15216	ε. Βενετία 8/5
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	στή Κωνσταντίνζα	ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.).	69	53226	πρός Περισκό
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.).	50	1518	ἀργεί Πειραιά	ΦΕΞΕΝΤ (κ.).	68	8767	ε. Χοντίντα 20/4
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.).	83	35208	α. Σιγκαΐ, 10/5	ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.).	71	22523	ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζαΐ 8/4
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.).	68	103176	στόν Περισκό 18/5	ΦΗΚΑΡΟ (κ.).	72	21743	α. Βαλτιμόρη 2/5
ΣΤΡΑΛΛΟΡΝ*	76	31725	πρός Ούλασν 17/4	ΦΗΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	πρός Κούβα 8/5
ΣΤΡΕΓΚΑ (Όνδ.).	65	1911	ε. Γάνδη 14/5	ΦΗΛΠΠΟΣ (Όνδ.).	54	1598	δ. Κων/πολη 8/4
ΣΤΡΕΣΑ (δ.).	75	111171	α. Φουτζέιρα 10/5	ΦΗΛΘΕΗ (δ.κ.7).	67	54322	δ. Σιτακόγκ 15/4
ΣΤΡΙΝΕ (κ.).	69	9822	α. Σάντος 7/5	ΦΗΝΤΕΛΙΤΥ (κ.).	71	9306	α. Ν. Ύορκη 10/5
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Σαουθάμπτον 11/5	ΦΗΣΚΕΛΑ (κ.).	70	1519	πρός 'Άλγερία 2/5
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Ρότερνταμ 14/5	ΦΗΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.).	67	15621	στήν 'Αλεξάνδρεια (ἀποθήκη)
ΤΑΡΓΚΑ (κ.).	81	11462	πρ. «Άννα Κ.»	ΦΗΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.).	70	14786	ε. Ν. Ύορκη 4/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ (κ.).	82	15296	μετ. «Θεμιστοκλής Πετράκης» (κ.)	ΦΗΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.).	66	13870	πρός Μπετζάνια 18/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΟ (κ.).	78	11562	α. Γιοκοχάμα 30/4	ΦΗΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.).	70	37310	πρός Κωνσταντίνζα 14/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪ'Ν (κ.).	73	19420	α. Ν. Όρλεάνη 5/5	ΦΗΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.).	78	6585	στή Μπετζάνια (ἀποθήκη)
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ (κ.).	80	15359	υπεστάει ελληνική	ΦΗΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.).	68	13580	πρός 'Αλεξάνδρεια 22/4
ΤΕΛΑΜΩΝ*	78	11781	α. Χόγκ Κόγκ 13/5	ΦΗΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.).	74	20513	ε. Κολομπία 10/5
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ)	59	5510	ἀργεί 'Αστακό	ΦΗΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.).	70	16973	ε. Θερσαλονίκη 11/4
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.Μ.).	65	41195	πρ. «Παπανικολής»	ΦΗΛΑΜΙΝΙΑ(δ.).	85	38629	πρός Σιγκαπούρη 20/4
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.).	72	24615	πρ. «West Jingoiron»	ΦΗΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.).	74	65244	στό Μπαχαρίν
ΤΖΕΪ'ΝΤ (κ.).	56	6500	α. Γλασκώβη 15/5	ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.).	69	15808	πρός Χόγκ Κόγκ 18/4
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΪΝ(κ.).	78	16329	α. Φέλιξτσου 13/5	ΦΟΞ (κ.).	72	16441	Φιλαδέλφεια 8/5
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.).	74	22294	α. Ντόρμπαν 9/5	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΤΣΖΜΑΝ (κ.).	72	10219	ἐπισκεύει Πειραιά
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.).	66	18781	α. Ντόρμπαν 9/5	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.).	78	16885	ε. Δακάρ 22/4
ΤΖΙΟΒΙ (π.).	75	3531	πρός Ρότερνταμ 1/4	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.).	63	10736	α. Γιβραλτάρ 13/5
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	στόν Πειραιά 16/5	ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.).	71	10586	πρός Μομπάσσα 19/4
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ).	81	3375	πρός Χιλί 14/4	ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.).	68	9342	πρός Φώκλαντς 10/4
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.).	70	9954	ε. Άκμαρα 17/4	ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.).	69	8065	ε. Μπουσόν 13/5
ΤΖΟΥΤ ΕΣΠΡΕΣΣ (κ.).	73	9044	πρός Σάντα Μάρτα 4/5	ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.).	68	9339	α. Λός Πάλμας 11/4
ΤΖΟΥΝΝΥ Σ. (κ.).	76	9833	ε. Παρανάγουα 30/4	ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.).	61	1652	α. Λός Πάλμας 7/5
ΤΖΟΥΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Τουρκία 26/4	ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.).	75	8413	δ. Ντόβερ 26/4
ΤΖΟΥΤΣΙΑ Τ. (κ.).	74	10058	ἀργεί 'Αστακό	ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.).	68	1568	α. Βαλπαράϊζο 7/5
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάχ.).	58	6492	στή Σύρο 9/5	ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.).	77	6680	ε. Χάτινοχ 3/5
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.).	72	8987	α. Μπλιμπό 12/5	ΦΡΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.).	68	5537	πρός Κεππιδόου 18/3
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Ραγκούιν 13/4	ΦΡΟ ΜΠΑΙΗ (κ.).	68	5519	δ. Π. 'Αρένας 15/4
ΤΡΑΝΣΚΕΪΠ (κ.).	70	5538	α. Φιλαδέλφεια 23/4	ΦΡΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.).	68	5527	ε. Σάντος 23/4
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΑΙΝ (κ.).	71	4881	πρός Άγκόλα 10/3	ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.).	74	8279	δ. Π. 'Αρένας 17/4
ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.).	73	6172	α. Ούμ Σαΐδ 5/5	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.).	80	2484	πρός Κορέα 3/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ.	76	18953	α. Πενσάκολα 4/5	ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ (δ.).	74	48928	πρός Ντουμπάι 28/4
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΓΟΥΪ'ΝΤΣ (π.).	74	8915	α. Ν. Όρλεάνη 10/5	ΧΑΒΕΝ (δ.).	73	109700	α. Τζουέμα 3/4
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.).	76	30746	α. Ν. Όρλεάνη 7/5	ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.).	72	9343	ε. Π. Νουάρ 21/4
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	πρ. «Bise»	ΧΑΝΤΕΡ (κ.).	74	18694	α. 'Αμβούργο 16/5
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.).	72	79317	ἀργεί Χαλκίδα	ΧΑΡΙΣ (Όνδ.).	64	1148	στόν Πειραιά
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)*	56	3901	μετ. «Γεώργιος Χ.» (κ.)	ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.).	73	9369	στόν Πειραιά
ΤΡΙΑΝΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.).	70	1597	α. Σιγκαπούρη 10/5	ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.).	70	12363	ε. Σιγκαπούρη 7/5
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.).	74	11644	α. Γιοκοχάμα 6/5	ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.).	78	15981	α. Βαλέντια 6/5
ΤΡΟΪ' ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.).	74	11644	α. Ν. Όρλεάνη 1/5	ΧΟΜΠΙΤ (Μ.).	71	15922	πρός Ταϊβάν 17/4
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	πρ. «Golden Tiger»	ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.).	64	15404	ε. Μπαρλέττα 30/4
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.).	75	47133	ε. Βενετία 9/5	ΧΟΡΟΥΣ (μ.).	82	1039	ε. Άσσον 11/5
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.).	71	12384	α. Χιούστον 22/4	ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.).	71	1532	ε. Π. Σάντο Στέφανο 30/4
ΤΥΧΗ(π.).	73	6415	α. Χόμπτον 5/5	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪ'Σ	79	12598	πρός Π. 'Ελίζαμπεθ 30/4
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.).	72	15948	α. Φιλαδέλφεια 10/5	(π.).	79	12598	πρ. «Κασκίτος»
ΦΑΙΡΓΟΥΪ'ΝΤΣ	74	8915	α. Πειραιά 28/4	ΨΑΘΙ (κ)*	54	1596	διάλυση Πακιστάν
ΦΑΙΔΡΑ (κ.).	71	1571	πρ. «Flores»	ΩΓΚΟΥΣΤ ΣΤΑΡ	72	14334	α. Σιγκαπούρη 24/4
ΦΑΝΗΣ (κ.).	77	20608	α. Χιούστον 5/5				
ΦΑΣΣΑ (δ.).	74	67.202					

**Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»
πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας**

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

‘Η ειδική προσφορά, ή οποία ισχύει για τό 1987, περιλαμβάνει:

— Για 24 τεύχη παραδοτέα στα Γραφεία του Πειραιώς των Έταιριών στα πλοία των οποίων υπηρετούν δραχμές 3.500.

— Για 24 τεύχη αποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σέ ναυτικούς σέ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδας δραχ-
μές 4.000.

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὅρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσό μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά»,
Νοταρᾶ 77, 185 35 Πειραιᾶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Όνοματεπώνυμο:

Ειδικότητα:

Διεύθυνση αποστολής του τεύχους.....

Στοιχεία πληρωμής:.....

Παρακαλώ ή συνδρομή νά αρχίσει από:

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



REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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



ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with



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



DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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



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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULLI 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