

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Ιουλίου 1987

Αρ. Φύλλου 1250/1009

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIΘ. 1250/1009
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1987
ΔΡΧ. 180

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή 'Ακτινοβολία καί 'Εμπιστοσύνη

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

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

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

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΤΡΑΔΗ



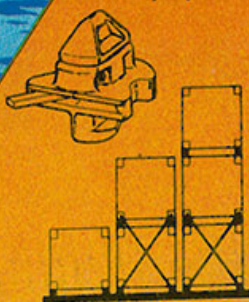
Πρωτοπορία στον Ναυτιλιακό
Εξοπλισμό

- Κάβοι
- Συρματόσχοινα
- Αγκυρες - Αλυσίδες
- Εξαρτήματα

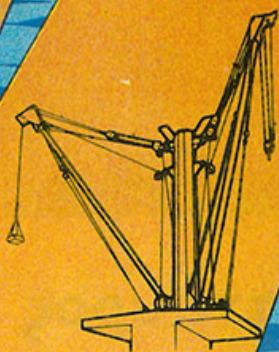


- Συστήματα & Εξαρτήματα Container Lashing

- Ανόδια και Συστήματα Καθοδικής Προστασίας
- Χρώματα Ναυτιλίας



- Αρματωσιές
- Ξάρτια
- Σαμπάνια
- Μουσαμάδες
- Κατασκευές



- * Δίκτυο Παραδόσεων ανά τον κόσμο.
- * Transit Στοκ Πειραιά
- * Εγκαταστάσεις Δοκιμών Αντοχής Υλικών 250 T Εγκεκριμένες από Νηογνώμονες
- * Κατασκευές - Μελέτες
- * Τεχνική Εξυπηρέτηση

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΤΡΑΔΗ

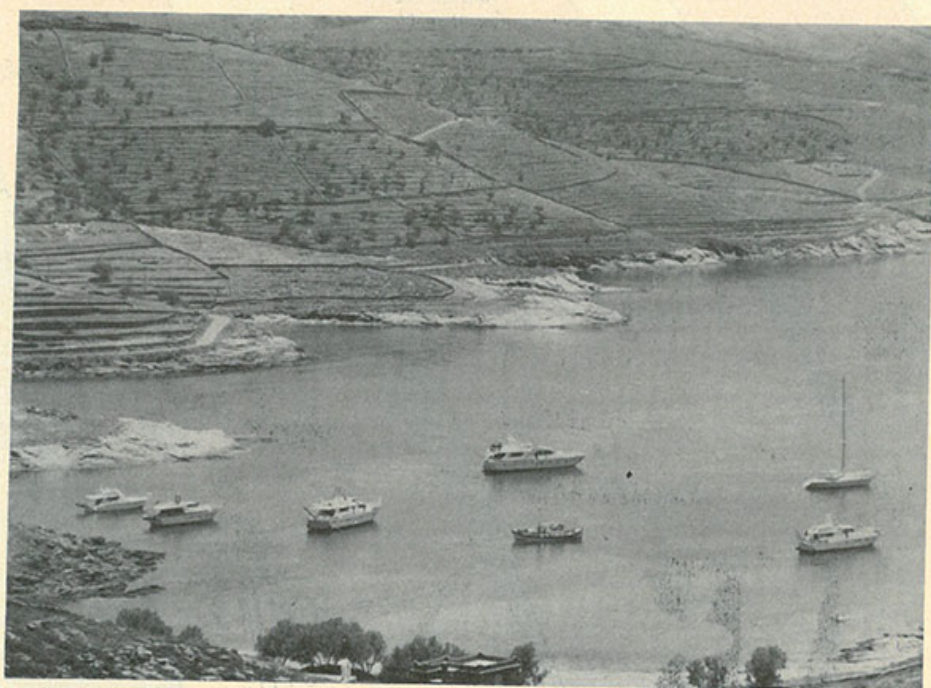
Κεντρικά Γραφεία
Ψαρρών & Αναπαύσεως 186 48 Πειραιάς
Τηλ.: 4627800 - 4626269
Telex: 212880 - 212503
Fax: 4626268

οικολογικός οικισμός
στη Κέα

ΣΑΥΟ

ΣΤ.

ΕΜΠΕΛΙΑΝΟ



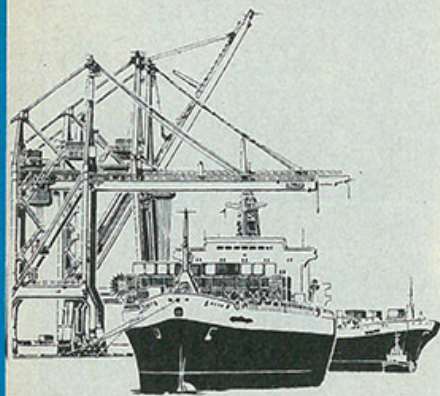
αρχιτεκτων σταυρος γλαντζης

ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ ΠΕΤΡΙΝΑ ΣΠΙΤΙΑ ΚΑΙ ΠΕΤΡΙΝΟΙ ΜΥΛΟΙ
ΣΤΗΝ ΩΡΑΙΟΤΕΡΗ ΑΜΜΟΥΔΙΑ ΤΗΣ ΤΖΙΑΣ:

ΚΟΥΝΤΟΥΡΟΣ (ΔΙΠΛΑ ΣΤΟ ΚΕΑ ΜΠΗΤΣ)

Πληροφορίες: Τηλ. 67 21 005 (13.00-13.00) & 89 59 086 (20 - 22.00) — Τέλεξ: 21 6828

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1987
ΝΕ΄ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β΄)-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1250/1009

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue No. 1250/1009, July 1st, 1987

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 16 Οι αγορές μεταχειρισμένων πλοίων από Έλληνες έφοπλιστές τό πρώτο εξάμηνο του 1987.
- 18 Μία άπίστευτη άγωγή κατά Έλλήνων πλοιοκτητών για άπώλεια φορτίου, μέ χαρακτηριστικές σημειώσεις του κ. Γ. Κατσιμπήρη, αντιπροέδρου της ΠΕΠΕΝ.
- 21 Κρίσεις καί σχόλια για τό Νέο Νόμο του ΝΑΤ.
- 24 Δομές του Ναυτεργατικού Συνδικαλισμού. Άρθρο του ύποπλοιάρχου Ε.Ν. κ. Χ. Άρκαλάκη.
- 25 Λιμάνια της Μεσογείου — Τεργέστη.
- 27 Θαλάσσια Άρωγή — Νομιμοποίηση ένεργητική μελών πληρώματος άρωγού πλοίου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
- 12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 23 ΤΟ Γ' ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΣΥΜΠΟΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΑΙΓΑΙΟ
- 28 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 36 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 37 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 40 ENGLISH SUPPLEMENT
- 43 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

CANDIA™
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.,
SUZ : 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

Είναι όντως έντυπωσιακός ό αριθμός τών μεταχειρισμένων πλοίων πού προσκλήθηκαν από τούς Έλληνες στή διάρ- κεια του πρώτου εξαμήνου του τρέχοντος έτους — 165 πλοία συνολικής χωρητικότητας 5.074.021 τον. γκρόν, όπως προκύπτει από στοιχεία τών «Ναυτικών Χρονικών» πού δημοσιεύονται στίς σελίδες 16 και 17 του ανά χείρας τεύχους.

Δυστυχώς, όμως, μόνον 28 από τὰ πλοία αυτά, δηλαδή μόλις τό 18% του συνόλου, προτίμησαν τήν Έλληνική σημαία — τὰ υπόλοιπα 137 πού αντιπροσωπεύουν τό 82% του συνόλου ακολουθήσαν λύσεις εκτός του έθνικού νηολογίου γιατί έμεις δέν μπορέσαμε νά εξασφαλίσουμε τό ανταγωνιστικό κόστος λειτουργίας πού επιβάλλουν οι καιροί και τὰ ανταγωνιστικά νηολόγια τών χωρών εκείνων πού ένώ στερούνται έθνικών ναυτιλιακών έχουν κατορθώσει νά έπωφελούνται από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τών ξένων και κυρίως τών Έλλήνων.

Είναι άναμφισβήτητο ότι γιά τή δυσμενή αυτή εξέλιξη σέ βάρος του έθνικού μας νηολογίου υπάρχουν ευθύνες οι οποίες αυτή τή φορά δέν βαρύνουν τήν Πολιτεία αλλά τούς αντίποδες και συγκεκριμένα τήν εκπροσώπηση τών κύριων παραγόντων τής Ναυτιλίας.

Η εκπροσώπηση του ελληνικού έφοπλισμού, ή διοίκηση δηλαδή τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών, ευθύνεται διότι δέν κατόρθωσε νά αντίληφθει τίς δυνατότητες πού υπήρχαν — και εξακολουθούν νά υπάρχουν — και γιά νά βελτιωθεί έτι περαιτέρω ή ανταγωνιστικότητα του ελληνικού πλοίου αλλά και γιά νά επιλυθούν και νά ρυθμισθούν προβλήματα πού εκκρεμούσαν πολλά χρόνια. Επί πλέον ευθύνεται διότι δέν ενημέρωσε τόν ελληνικό έφοπλισμό γιά τήν ουσιαστική και σέ βάθος αλλαγή του κλίματος πού έξεπορεύθη από τό ΥΕΝ μετά τήν άνακοίνωση τών μέτρων γιά τή Ναυτιλία. Η διαπίστωση δέν είναι μόνο δική μας, από τήν Ίδια αντίληψη διακατέχονται πάρα πολλοί στήν Ακτή Μιαούλη και στό Λονδίνο και επί πλέον αρκετά μέλη του διοικητικού συμβουλίου τής Ε.Ε.Ε. τὰ όποία, παρά τό γεγονός ότι δέν θέτουν αυτή τή συγκεκριμένη στιγμή θέμα διοικήσεως,

μιλούν γιά άναμενόμενες σημαντικές εξελίξεις και διατυπώνουν, εκτός όμως Ένώσεως, συγκεκριμένες προτάσεις γιά τή βελτίωση τής ανταγωνιστικότητας του ελληνικού πλοίου και τήν επίλυση χρονίων προβλημάτων πού αναφέρονται στή λειτουργία του πλοίου και τής ναυτιλιακής επιχειρήσεως.

Η εκπροσώπηση τών Έλλήνων ναυτικών ευθύνεται διότι δέν κατόρθωσε νά αντίληφθει τὰ σημεία τών καιρών, δέν κατόρθωσε νά αντίληφθει ότι οι δύσκολοι γιά όλους καιροί απαιτούσαν τή συναίνεση γιά νά σωθεί πρωτίστως τό ελληνικό πλοίο, γιά νά υπάρχει Έλληνική Ναυτιλία, και προτίμηση — μόνον αυτή σέ παγκόσμιο σχεδόν επίπεδο — τή σύγκρουση και τή μαχητική και ταξική αντιπαράθεση πού προκάλεσε προβλήματα αλλά κυρίως φόβισε πολλούς και δημιούργησε έρωτηματικά γιά τήν προστασία πού μπορεί νά δώσει τό έθνικό νηολόγιο στό ελληνικό πλοίο.

Στό προηγούμενο τεύχος και από τήν Ίδια στήλη υπογραμμίζαμε τήν άνάγκη νά ξεκαθαρισθούν τὰ πράγματα από τή διοίκηση τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών. Υπό τό φώς τών νέων στοιχείων ή άνάγκη αυτή γίνεται επιτακτικότερη. Η διοίκηση τής Ε.Ε.Ε. όφείλει νά ξεκαθαρίσει τὰ πράγματα — αν δέν μπορεί ή δέν θέλει πρέπει νά παραχωρήσει τή θέση της σέ άλλους, σέ εκείνους πού πιστεύουν βαθύτατα ότι ή Ναυτιλία χρειάζεται τώρα τήν έθνική της έδρα περισσότερο από κάθε άλλη φορά, όπως κατά τόν Ίδιο παρονομαστή ό τόπος χρειάζεται τή Ναυτιλία. Τή θέση της όμως πρέπει νά ξεκαθαρίσει και ή εκπροσώπηση τών ναυτικών ή όποία όφείλει νά συμβάλει μέ συγκεκριμένες ενέργειες και μέ συγκεκριμένες λύσεις στή δημιουργία τών συνθηκών και του κλίματος πού χρειάζονται γιά τήν ύπαρξη τών πολλών πλοίων μέ Έλληνική σημαία, τών πλοίων δηλαδή εκείνων πού θά λύσουν και τό πρόβλημα τής άπασχολήσεως τών ναυτικών και ταυτόχρονα θά σώσουν και τό ΝΑΤ και τὰ άλλα Ταμεία τους — άλλως οι καρεκλοκένταυροι δς σπεύσουν νά πάρουν τίς παχυλές συντάξεις πού έχουν εξασφαλίσει και νά μάς αφήσουν ήσυχους.

ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Από στοιχεία του ύπουργείου Έθνικής Οικονομίας προκύπτει ότι στή διάρκεια του 1986 διέκοψαν τή λειτουργία τους 53 ναυτιλιακές εταιρίες οι όποιες είχαν εισαγάγει 303 εκατ. δολάρια. Σύμφωνα μέ τὰ Ίδια στοιχεία, οι ναυτιλιακές εταιρίες του Νόμου 814/78 τό 1986 εισήγαγαν 532 εκατ. δολάρια έναντι 1.013 κατά τό 1985.

Από τὰ άνωτέρω προκύπτει συμπερασματικά ότι από τή ναυτιλιακή δραστηριότητα τών Έλλήνων κερδίζουν άλλοι και όχι έμεις γιατί δέν μπορέσαμε νά αντίληφθούμε τὰ σημεία τών καιρών και νά προχωρήσουμε εγκαίρως στίς αναγκαίες προσαρμογές και επιλογές.

ΣΥΝΘΕΣΗ 15 ΑΤΟΜΩΝ

Σύμφωνα μέ πληροφορίες τών «Ναυτικών Χρονικών», τό ύπουργείο Ναυτιλίας έπειτα από σχετικό αίτημα τών ενδιαφερομένων ναυτιλιακών εταιριών, καθόρισε σύνθεση 15 ατόμων γιά τρία ύπερσύγχρονα μπάλκερ τύπου «πάναμαξ». Πρόκειται γιά τὰ μπάλκερς «Αρτεμις» του Οίκου Καρρά και «Φρατέρνιτ» και «Φερτίλιτ» του Οίκου Γεωργίου Π. Λιβανού.

Σχετικά μέ τό θέμα αυτό παρατηρείται ότι ένώ γιά τὰ ελληνικά δεδωμένα ή σύνθεση τών 15 ατόμων θεωρείται πρωτοποριακή,

άλλες εκ παραδόσεως ναυτιλιακές χώρες έχουν ήδη προχωρήσει, έστω και σέ πειραματικό στάδιο, σέ πλήρωμα 13 ατόμων (Νορβηγία), ένώ ή Ιαπωνία άναμένεται ότι θά αρχίσει έντός του έτους δοκιμές γιά τή λειτουργία πλοίων μέ πλήρωμα 11 ατόμων. Έξ άλλου ή Ένωση Σουηδών Έφοπλιστών ανέθεσε σέ γνωστή εταιρία νά μελετήσει τή δυνατότητα λειτουργίας ποντοπόρου πλοίου μέ πλήρωμα όκτώ ατόμων, άνάλογα δέ πειράματα γιά τή μείωση του αριθμού τών μελών πληρώματος γίνονται ήδη και στή Βρετανία, ένώ ή Ένωση Νορβηγών Έφοπλιστών έχει εκδηλώσει ένδιαφέρον γιά πληρώματα δέκα ατόμων δεδωμένου ότι τό μοναδικό πού είναι δυνατόν νά περιορισθεί σέ ένα σύγχρονο σκάφος είναι μόνο τό πλήρωμα.

Η ΤΟΥΡΚΙΚΗ ΑΠΑΓΟΡΕΥΣΗ

Είναι όρθη ή κίνηση τής διοικήσεως του Κομμίτη νά ζητήσει από τὰ μέλη του πληροφορίες πώς έμφανίζεται στήν πρακτική πλευρά ή τουρκική απαγόρευση προσεγγίσεως κυπριακών πλοίων σέ τουρκικά λιμάνια. Χρειάζονται συγκεκριμένα στοιχεία γιά νά αντιμετωπισθεί λυσιτελώς ή τουρκική ένέργεια από τήν όποία θίγεται ή διεθνής ναυτιλία και καταφέρεται πλήγμα κατά τής έλευθερίας εκμεταλλεύσεως τών πλοίων.

Αλλά από τὰ στοιχεία πού υπάρχουν ως

τή στιγμή αυτή προκύπτει ότι ή τουρκική απαγόρευση περιλαμβάνει και τὰ πλοία μέ Έλληνική σημαία. Αυτό τουλάχιστον αναφέρει σέ σχετική εγκύκλιο της γνωστής ινδικής εταιρία. Συγκεκριμένα, στήν εγκύκλιο, αντίγραφο τής όποίας κατέχουν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», υπό τόν τίτλο «Τουρκικά φορτία» αναφέρονται επί λέξει τὰ έξής:

«Γιά Τουρκικά φορτία οι παραλήπτες/φορτωτές στήν Τουρκία δέν λαμβάνουν ύπ' όψη τους σκάφη μέ Κυπριακή και Έλληνική σημαία.

Οι πλοιοκτήτες πρέπει επίσης νά έλέγξουν αν σκάφη μέ πληρώματα τής παραπάνω έθνικότητας θά επιτρέπεται νά εκτελέσουν έργασίες στήν Τουρκία χωρίς προβλήματα».

ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΟΥ ΓΙΑ ΑΥΘΑΙΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΝΑΤ

Οι στήλες αυτές έχουν υπογραμμίσει επανειλημμένα ότι σημαντικό μερίδιο ευθυνών γιά τή φυγή τών πλοίων από τό έθνικό νηολόγιο έχει τό ΝΑΤ. Πράγματι, οι πάντες εκεί μέσα και κυρίως ή διοίκηση του Ταμείου μέ ένέργειες ή και παραλείψεις τους εξανάγκασαν πολλούς πλοιοκτήτες νά αποσύρουν πλοία τους από τό έθνικό νηολόγιο μόνο και μόνο γιά νά μήν έχουν δοσοληψίες μέ τό ΝΑΤ. Αλλά και πάλι δέν έβαλαν μυαλό: Θεωρώντας ότι ή Ναυτιλία δημιουργήθηκε γιά νά

υπάρχουν αυτοί να να στργγυλοκάθονται στις αναπαυτικές τους πολυθρόνες επιχείρησαν πρόσφατα να επιβάλλουν μία έκτος πραγματικότητας ρύθμιση.

Συγκεκριμένα, προώθησαν στο διοικητικό συμβούλιο μία απόφαση βάσει της οποίας καθίστατο υποχρεωτική η καταβολή και η εισπραξη εισφορών για ειδικότητες ναυτικών που περιλαμβάνονται στην οργανική σύνθεση αλλά η πρόσληψή τους είναι προαιρετική για τον πλοιοκτήτη, όπως συμβαίνει λόγω χώρας με τον ηλεκτρολόγο για πλοία 3.000 — 10.000 τόν. γκρό — με δύο λόγια το NAT με την εν λόγω απόφαση που επέβαλαν ο πρόεδρος του συνεπικουρούμενος από τον προϊστάμενο της νομικής υπηρεσίας του Ταμείου και από τους εκπροσώπους των ναυτικών θα εισέπραττε εισφορές για ανύπαρκτους ηλεκτρολόγους.

Η απόφαση αυτή που προκάλεσε την άμεση αντίδραση των εκπροσώπων του εφοπλισμού στο Δ.Σ. του NAT ανακλήθηκε τελικά από τον ίδιο τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Στάθη 'Αλεξανδρή ο οποίος έχοντας την ευθύνη να χαράσσει κατευθύνσεις σε θέματα που αφορούν το πλοίο και τη Ναυτιλία καθόρισε με ειδικό σήμα ότι «όπου στις οργανικές συνθέσεις των πλοίων προβλέπεται ειδικότητα που είναι προαιρετική για τον πλοιοκτήτη (π.χ. η πρόσληψη ηλεκτρολόγου για πλοία από 3.000 — 10.000 κ.ο.χ.) η μη πρόσληψη δεν αποτελεί έλλειψη στην οργανική σύνθεση του πλοίου και επομένως στην περίπτωση αυτή δεν θα γίνεται και εισπραξη των εισφορών».

Το ειδικό αυτό σήμα του Υπουργού με το οποίο ανατρέπεται — ορθότατα — η έκτος πραγματικότητας απόφαση κοινοποιήθηκε στο NAT αλλά κανένας από τους υπευθύνους δεν είχε την ευαισθησία να υποβάλει έστω και τυπικά την παραίτησή του.

Με την ευκαιρία υποβάλλουμε προς κάθε κατεύθυνση το ερώτημα: Πώς εξακολουθεί να παραμένει στο NAT ο προϊστάμενος της νομικής του υπηρεσίας ο οποίος έπρεπε να είχε απομακρυνθεί από τη θέση του στις 31 Δεκεμβρίου 1986;

ΔΕΝ ΕΦΑΡΜΟΖΕΤΑΙ

Στο NAT όμως συμβαίνουν και άλλα παρά-

δοξα και στο άμεσο μέλλον θα συμβούν περισσότερα.

Τά ήδη συμβαίνοντα είναι ότι δεν εφαρμόζεται η πρόσφατη απόφαση του Υπουργού κ. 'Αλεξανδρή βάσει της οποίας επιτρέπεται η εξόφληση των εισφορών κάθε τριμήνου με τη χορήγηση αποδείξεως που ισοδυναμεί με οριστικό φύλλο έκκαθαρίσεως — όσοι επιχειρησαν να έπωφεληθούν από την απόφαση αυτή έλαβαν την απάντηση ότι οι υπηρεσίες του NAT δεν μπορούν να την εφαρμόσουν έλλειψι ... προσωπικού.

Αυτά που θα συμβούν στο άμεσο μέλλον είναι το άλαλούμ που θα προκύψει από την κατάθεση όλων των ναυτολογίων — τρεις μήνες μετά την εφαρμογή του νέου νόμου για το NAT, όποτε θα ζητηθεί και η εξόφλησή τους με τα γνωστά «καπέλα» του συστήματος «του υπολογισμού των περίπου εισφορών», που εφαρμόζει το Ταμείο, που είναι και απαραίτητη προϋπόθεση για τη χορήγηση νέων ναυτολογίων. Τό πότε, βεβαίως, θα έκκαθαρισθούν αυτά τα ναυτολόγια είναι ένα άλλο ζήτημα που κι αυτό θα προκαλέσει νέο άλαλούμ στο Ταμείο, το οποίο, παρά τις διακηρύξεις και παρά το γεγονός ότι διαθέτει ένα υπερσύγχρονο κομπιούτερ μεγάλης δυναμικότητας, εξακολουθεί να λειτουργεί όπως λειτουργούσε την εποχή που ιδρύθηκε γιατί απλούστατα δεν συμφέρει να λειτουργήσει με τις συνθήκες που παρέχουν οι σημερινές δυνατότητες.

ΣΤΗ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗ

Ο πρόεδρος της 'Ενώσεως Ναυτών κ. Νταλακογιώργος, σε τηλεφωνική επικοινωνία του με τα «Ναυτικά Χρονικά», υποστήριξε ότι ο δόλιος δεν είπε το παραμικρό και ούτε και απέδωσε σε τακτική και σε έσκεμένη ενέργεια του εφοπλισμού τη χρήση ναρκωτικών στα πλοία. Αυτά, μάς είπε στο τηλέφωνο, τα έγραψε ή έφημερίδα «'Ελευθεροτυπία» — από την οποία τα αντέγραψαν και τα «Ναυτικά Χρονικά» — και ότι έκανε διάψευση (προφορική) στον αρμόδιο συντάκτη της εν λόγω έφημερίδας, η οποία όμως δεν δημοσιεύθηκε.

Υπομνήσαμε στον κ. Νταλακογιώργο ότι η παράγραφος που αναδημοσιεύθηκε στα «Ναυτικά Χρονικά» ήταν μέσα σε εισαγωγικά

και υπογραμμίσαμε ότι εν πάση περιπτώσει θα δημοσιεύαμε ευχαρίστως την έγγραφη διάψευση που θα απέστειλε στην «'Ελευθεροτυπία», αλλά ως τη στιγμή που γράφονταν οι γραμμές αυτές χθές το πρωί ο πρόεδρος της 'Ενώσεως Ναυτών δεν μάς είχε αποστείλει το παραμικρό. Από αυτό συμπεραίνομε ότι ο κ. Νταλακογιώργος είπε πράγματι όσα ανέγραψε ή «'Ελευθεροτυπία» και γι' αυτό δεν τολμάει να στείλει έγγραφη διάψευση, αλλά τό θέμα δεν είναι αυτό. Τό θέμα είναι ότι ως τη στιγμή δεν υπήρξε καμία αντίδραση από την πλευρά της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, η οποία όφειλε να είχε φέρει ήδη την υπόθεση στη Δικαιοσύνη για να προστατέψει την τιμή και τό όνομα του ελληνικού εφοπλισμού τό πρόβλημα δε είναι πλέον να κάνει κάποιος εφοπλιστής αυτό που δεν έκανε ή διοίκηση της Ε.Ε.Ε. ώστε να λογοδοτήσει για όσα είπε ο περί πολλά τυρβάζων πρόεδρος της 'Ενώσεως Ναυτών.

ΛΥΣΗ Ο ΠΕΡΙΠΛΟΥΣ

Μετά τη μεγάλη ή αύξηση των τελών διαλεύσεως από τη διώρυγα της Κορίνθου που επιβλήθηκε από τό 1985 μέχρι τώρα, ή λύση του περιπλου της Πελοποννήσου εμφανίζεται οικονομικότερη για τά πλοία, όπως απέδειξε με συγκεκριμένα νούμερα ή διοίκηση της 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών Μεσογειακών Φορτηγών Πλοίων. Καί είναι ήλίου φαινότορο ότι ή ανάκληση της τελευταίας απόφασεως για την αύξηση των τελών συμφέρει πρωτίστως την εταιρία που έκμεταλλεύεται τη διώρυγα, ή οποία μετά τον ξαναγκασμό των πλοίων να ακολουθούν τη λύση του περιπλου της Πελοποννήσου θα χάσει και τά εσοδα που άποκτούσε πρίν από την αύξηση των τελών.

Κάτι παρόμοιο κινδυνεύουν να πάθουν και οι Αιγύπτιοι με τίς συνεχείς αύξήσεις τελών διαλεύσεως από τη διώρυγα του Σουέζ που επιβάλλουν. Από υπολογισμούς που έχουν γίνει ήδη προκύπτει ότι σε πάρα πολλές περιπτώσεις ό περίπλους της Αφρικής είναι οικονομικότερη λύση για τά πλοία. Αλλά για να επανέλθουμε στα «καθ' ήμάς»: Εάν οι πάσης φύσεως αρμόδιοι δεν αντίληφθούν τά άνωτέρω, ότι δηλαδή πρωτίστως δεν συμφέρει στην ίδια την εταιρία της διώρυγας ή αυ-

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

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

TELEGRAMS: "DIOSKUROI" LONDON EC4A 1JJ

TEL: 01 5832266 — TELEX: 8811736 RANDK G,

ADDRESS:

12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

ξηση των τελών, ή λύση είναι να τους δοθεί μία έμπρακτη απόδειξη; Νά σταματήσει εντελώς ή διέλευση πλοίων από τη διώρυγα της Κορίνθου. Τότε θα καταλάβουν τό λάθος τους και θα ανακαλέσουν οι ίδιοι τις αποφάσεις για την αύξηση των τελών διελεύσεως.

ΟΙ ΨΕΥΔΑΣΘΕΝΕΙΕΣ

Η πληγή αυτή του ελληνικού πλοίου είναι πλέον καιρός να αντιμετωπισθεί οριστικά και οι ναυτικοί μας να ξεχάσουν τις ψευδασθενείες που τις επικαλούνται για να απολυθούν πριν από τη λήξη του συμβατικού χρόνου ναυτολογησεώς τους και να επαναπαρισθουν χωρίς τις δαπάνες που συνεπάγεται γι' αυτούς η πρόωγη διακοπή των συμβατικών τους υποχρεώσεων, χωρίς δηλαδή να πληρωθούν από την τσέπη τους τα έξοδα παλιννοστήσεως κατά έξοδα των αντικαταστατών τους. Οι δαπάνες όμως αυτές επιβαρύνουν έμμεσα τό πλοίο γιατί οι ψευδασθενείες αυξάνουν συνεχώς τό κόστος των ασφαλιστικών καλύψεων που παρέχουν τά Ρ & Ι Κλάμπερ.

Είμαστε σέ θέση να γνωρίζουμε ότι τό πρόβλημα των ψευδασθενειών απασχολεί ορισμένους υπηρεσιακούς αξιωματούς οι οποίοι όμως δεν μπορούν να κινηθούν εάν τό θέμα δεν ανακινηθεί από την πλευρά των οίκων έφοπλιστικών ενώσεων και κυρίως από την Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών, ή οποία μέχρι τώρα δεν νομίζουμε ότι έχει θέσει τέτοια ζητήματα.

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΧΡΥΣΟΣ Η ΣΙΩΠΗ

Επανερχόμαστε στά θέματα που άφορουν την Πλοηγική Υπηρεσία και τις λαντρες για τά οποία γράψαμε στά δύο προηγούμενα τεύχη και θέλομε να έλπίζουμε ότι ό Υπουργός κ. Άλεξανδρής θα ύπομνήσει στους έν προκειμένω άρμοδίους ότι όφείλουν να δώσουν σαφέστατες διευκρινίσεις γιατί ή σιωπή δεν είναι πάντοτε χρυσός. Άναμένονται, λοιπόν, άπαντήσεις για τις ταχυδακτυλουργίες της Πλοηγικής Υπηρεσίας και για τη λειτουργία των λαντζών και κυρίως για τό θέμα της μεταφοράς τους σέ άλλο σημείο και τό ζήτημα των αυθαίρετων χρεώσεων στις οποίες προβαίνουν οι ιδιοκτήτες τους δίνοντας ταυτόχρονα κουρελόχαρτα για άποδείξεις — έχομε δηλαδή στήν

περίπτωση αυτή και μία σαφέστατη φοροδιαφυγή και φοροκλοπή για την οποία πρέπει να ύπάρξει ενδιαφέρον και από τις άρμόδιες υπηρεσίες του ύπουργείου Οικονομικών.

Μιά άπάντηση όμως μάς όφείλει και ό ΟΛΠ για έκείνον τόν «άνώτερο έπόπτη» του που έθιγή από τη λέξη «κουραδόρος» — περιμένομε.

Η ΤΙΜΗ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Μέ περιορισμό της παραγωγής πετρελαίου μέχρι τό τέλος του έτους στά έπίπεδα των 16,6 έκατ. βαρελιών την ήμέρα έναντι των 15,9 έκατ. κατά τό διαρρέυσαν έξάμηνο οι ύπουργοί του ΟΠΕΚ στοχεύουν σέ ύψηλότερες τιμές πετρελαίου, οι οποίες θα καλύπτουν μέρος από τη διάβρωση που έχουν ύποστεί από τη πτώση της ίσοτιμίας του δολλαρίου.

Ήδη στήν αγορά του Λονδίνου τό άργό πετρέλαιο Βορείου θαλάσσης τύπου «Μπρέντ» έφθασε στά 19,20 - 19,25 δολάρια τό βαρέλι, ενώ στήν Νέα Υόρκη τά 19,10 δολάρια.

Έξάλλου ή τιμή του γκαζόιλ στήν προθεσμιακή αγορά του Λονδίνου (για παραδόσεις Αύγούστου) κυμαίνονταν στις 29 Ιουνίου στά 163,75 δολάρια ό τόννος — τιμή που είναι ή ύψηλότερη από τόν περασμένο Ιανουάριο.

Υπενθυμίζεται ότι τόν περασμένο Δεκέμβριο οι ύπουργοί είχαν άποφασίσει ή ποσότητα του παραγομένου από τόν ΟΠΕΚ πετρελαίου για τό δεύτερο έξάμηνο του 1987 να καθοριστεί στά 18,3 έκατ. βαρέλια την ήμέρα, αλλά τό Ιράκ άρνήθηκε να συμφωνήσει προβάλλοντας τό έπιχείρημα ότι ή δική του ποσότητα άναλογία ύπολείπεται της παραγωγής της Περσίας.

ΕΙΔΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Δεν μπορεί παρά να έπικροτηθεί ή πρόταση του Ναυτικού Έπιμελητηρίου για τη δημιουργία ειδικής Διευθύνσεως Θαλασσίου Τουρισμού στό ΥΕΝ όπου σήμερα αυτός ό σπουδαίος τομέας άποτελεί άπαιρητο της Διευθύνσεως Λιμενικής Άστυνομίας.

Δεν μπορεί επίσης να μην έπικροτηθούν και οι άλλες προτάσεις του Ναυτικού Έπιμελητηρίου για τά συγκεκριμένα μέτρα τά όποια πρέπει να ληφθούν από τό κράτος για

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Είς τά Σουηδικά ναυπηγεία Gotaverken παρηγγέλλη πρό ήμερών υπό του έφοπλιστού κ. Άριστ. Ωνάση αντί 170.000 λιρών και δεύτερον μότορ τάνκερ, χωρητικότητας 12.000 τόν. d.w.

— Την πρωίαν της 27 Ιουνίου έτελέσθησαν παρουσία του Υφύπουργου της Έμπορικής Ναυτιλίας κ. Δευκ. Ρεδιάδη και πολλών άνωτέρων λιμενικών αξιωματικών τά έγκαίνια του άνεγερθέντος είς τό Περίπτερον του Πειραιικού προλιμένος μεγάρου της «Πλοηγικής Υπηρεσίας».

— Τό Ναυτικόν Άπομαχικό Ταμείον άπεφάσισε την χορήγησιν είς τόν Δήμο Πειραιώς δανείου 10.000.000 δρχ. μέ τόκον 6 1/2% δι' έργα όδοποιίας.

— Κατά νεωτέρας έκ Κοπεγχάγης πληροφορίας τό προσηραγμένον παρά τά φίλδς του Ράντερς α/π «Διαμαντής» άνεϊλκύσθη μετά την εκφόρτωσιν τμήματος έκ του φορτίου του και κατέπλευσεν είς Ράντερς.

— Μετρία ύπήρξεν ή κίνησης της διεθνούς ναυλαγοράς κατά τό τελευταίον 15θήμερον. Τό α/π «Άλεξάνδρα» έναυλώθη έκ Ρότερνταμ 6.000 τ. διά Ροζάριο 14/6, φόρτωσις άμεσος.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 157/1/7/1937)

τήν έπιβίωση και την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου του θαλασσίου τουρισμού που μέ τά 45 περίπου πλοία (κρουαζιερόπλοια και έπιβατηγά - όχηματαγωγά διεθνών γραμμών) και τά 2.000 έπαγγελματικά τουριστικά σκάφη ένισχύουν ιδιαίτερα την έθνική οικονομία μέ την προσφορά εργασίας σέ χιλιάδες Έλληνες ναυτικούς, ύπαλλήλους ναυτικών έπιχειρήσεων, ταξιδιωτικών γραφείων κλπ., μέ τη δημιουργία εισοδήματος σημαντικότητας ύψους στους κατοίκους των περιοχών προσεγγίσεως και αυξάνουν τόν κύκλο εργασιών της ελληνικής ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας και άλλων παραγωγικών κλάδων.



THE HELLESPONT GROUP

Managers: Hellepont Steamship Corporation

London Agents: Papachristidis (U.K.) Limited

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

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

Τά κυριότερα από τα μέτρα αυτά είναι:

- 'Η απόδραση των κρουαζιεροπλοίων από την υποχρέωση να χρησιμοποιούν ελληνικό προσωπικό στο ξενοδοχειακό τμήμα όταν βρίσκονται στην Καραϊβική.
- 'Η αύξηση του αριθμού του ξενοδοχειακού προσωπικού ανάλογα με τη πληρότητα και τον αριθμό των επιβατών.
- 'Η παροχή της δυνατότητας χρονοναυλώσεων των πλοίων bare boat.
- 'Η λήψη χρηματοπιστωτικών μέτρων για τις επισκευές και μετασκευές καθώς και για τον εκσυγχρονισμό των πλοίων.
- 'Η συστηματική διαφημιστική εκστρατεία για την προβολή του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού στο εξωτερικό και κυρίως στις 'Ηνωμένες Πολιτείες.
- 'Η προαγωγή των ελληνικών συμφερόντων στην ΕΟΚ, ΙΜΟ, UNCTAD και άλλους διεθνείς οργανισμούς με τη διατήρηση του προνομίου του ελληνικού επιβατηγού πλοίου στον εθνικό χώρο.

ΕΙΝΑΙ Η ΛΥΣΗ;

'Ασφαλώς η ανάθεση του έργου της τελικής έγκρισης των αδειών σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση πλοίων σε τριμελή επιτροπή αποτελούμενη από το νομικό σύμβουλο του ΥΕΝ και δύο εφέτες εξασφαλίζει τη διαφάνεια των σχετικών διαδικασιών αλλά, κατά την αντίληψή μας, δεν αποτελεί και τη λύση στο όλο πρόβλημα των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Και επί πλέον έρχεται σε αντίθεση με τα όσα είχε εξαγγείλει πρόσφατα ο 'Υπουργός κ. Στάθης 'Αλεξανδρής για την ελεύθερη δρομολόγηση πλοίων υπό τον όρο ότι θα αναλαμβάνονταν υποχρέωση για την εκτέλεση ορισμένων δρομολογίων και σε άλλες γραμμές χωρίς επιδοτήσεις. Νά υποθέσουμε, λοιπόν, ότι με την απόφαση για τη δημιουργία της εν λόγω επιτροπής αναιρείται η προαναφερθείσα εξαγγελία.

ΟΡΘΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

'Επικροτούμε την πρόσφατη απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Στ. 'Αλεξανδρή, με την οποία τοποθετήθηκαν ο μέν αντιπλοίαρχος Λ.Σ. κ. Δημήτρης Εύθυμιος ως προξεν-

κός λιμενάρχης Νέας 'Υόρκης και ο πλωτάρχης κ. Ευάγγ. Γιαννόπουλος ως προξενικός λιμενάρχης Νέας 'Ορλεάνης.

Πρόκειται για απόλυτα αξιοκρατικές επιλογές δύο ικανών νέων στελεχών του Λιμενικού Σώματος, οι οποίοι διαθέτουν τα απαιτούμενα προσόντα και οι οποίοι από τις νέες τους θέσεις θα βοηθήσουν στην βελτίωση του κλίματος συνεργασίας Κράτους και έφοπλισμού και στην εξυπηρέτηση των ελληνικών πλοίων που προσεγγίζουν στους παραπάνω αμερικανικούς λιμένες.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

Προβλέπεται να συνεχισθεί η ανοδική πορεία του παγκόσμιου στόλου των πλοίων μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων, των γνωστών πρόντακτ κάρριερς, εφόσον φυσικά και η γενική πετρελαϊκή αγορά θα συνεχίσει την προεξοφλούμενη βελτίωση. Το συνολικό τοννάκι των πλοίων αυτών πραγματοποιεί έτησια αύξηση της τάξεως των 2,5% και υπολογίζεται στο τέλος του χρόνου να φθάσει τα 41,3 εκατ. τόν. d.w.

'Η αυξημένη ζήτηση τοννάκι της κατηγορίας αυτής κατά το 1986, παρουσίασε ανάλογες επιπτώσεις και στον τομέα της προσφοράς.

'Ενας αριθμός μικρών πρόντακτ κάρριερς των 15-25.000 τόνων, τα οποία δεν ανταποκρίνονται πια στις ανάγκες της αγοράς, άχρηστεύθηκαν και αντικαταστάθηκαν με μεγαλύτερα πλοία. 'Ετσι από αποψη μεγέθους, οι ειδικοί προβλέπουν ότι η αναλογία των πλοίων της τάξεως των 60.000 τόνων και άνω θα αυξηθεί ως το τέλος του 1987 ώστε να καλύψει το 15,6% του συνόλου, ενώ τα σκάφη της τάξεως των 40-50.000 τόνων θα παρουσιάσουν τέτοια ανάπτυξη ώστε να καταστούν τα «hady size» σκάφη της κατηγορίας αυτής στην περίοδο του 1990.

Σήμερα πάντως παρά την καταφανή τάση προς το μεγαλύτερο μέγεθος, η αντικατάσταση προχωρεί με βραδύ ρυθμό. Τον κύριο κορμό εξακολουθούν να συγκροτούν τα πλοία της τάξεως των 27-33.000 τόνων, ακολουθούμενα από την τάξη των 35-40.000 τόν. d.w.

Η ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ ΣΤΟΥΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ

Σημειώνουμε με έκπληξη την άπουσία εκπροσώπου του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου 'Ελλάδος από την πρόσφατη Μεσογειακή Συνάντηση 'Επιμελητηρίων (ASCAME) που πραγματοποιήθηκε στην Τύνιδα τον 'Ιούνιο.

Δέν κατανοούμε τους λόγους για τους οποίους το 'Υπουργείο Ναυτιλίας εφαρμόζει πολιτική περικοπής δαπανών μετακινήσεων των εκπροσώπων του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου, οι οποίοι πλαισιώνουν την εκπροσώπηση της χώρας στις Διεθνείς Συνόδους, καθώς οι δαπάνες αυτές δεν επιβαρύνουν τον Κρατικό Προϋπολογισμό και προέρχονται αποκλειστικά από έσοδα συνδρομών των μελών του ΝΕΕ σε συνάλλαγμα, το οποίο σημειωτέον εκχωρείται από το ΝΕΕ και δραχμοποιείται.

Θά περιοριστούμε να αναφέρουμε ότι ένας από τους βασικούς σκοπούς του Ναυτικού 'Επιμελητηρίου είναι η παρακολούθηση των εργασιών των Διεθνών 'Οργανισμών που έχουν σχέση με τη Ναυτιλία, τις μεταφορές και τον θαλάσσιο τουρισμό και η αποστολή στελεχών του ΝΕΕ ως εκπροσώπων της χώρας μας σ' αυτούς έχει τουλάχιστον μέχρι σήμερα αποβεί χρήσιμη και συμφέρουσα και θά έπρεπε να επεκταθεί εφόσον μās ενδιαφέρει η προστασία των συμφερόντων της Ναυτιλίας μας σε διεθνές επίπεδο.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΣΤΕΡΟΣΣΑ

Μετά τη συμφωνία του Κουβέϊτ με τις 'Ην. Πολιτείες για τις μεταφορές πλοίων υπό αμερικανική σημαία, ο μισός έμπορος στόλος του θά καλυφθεί υπό την αστερόσσα. Πράγματι η εθνική έφοπλιστική εταιρία του Κουβέϊτ, προχωρεί 11 από τα 22 πλοία της σε αμερικανική εταιρία, διατηρώντας τον έλεγχο του κεφαλαίου. 'Επιθεωρητές της Coast - Guard θά διαπιστώσουν ότι τα εν λόγω σκάφη ανταποκρίνονται στις προϋποθέσεις νηολογιστικής τους στις Η.Π.Α. 'Ετσι τα πλοία αυτά θά μπορούσαν να έπωφεληθούν από τη συνοδεία των πέντε αμερικανικών πολεμικών που περιπολούν στην περιοχή. Μεταξύ των παραχωρουμένων είναι ένα ULCC, διάφορα σκάφη μεταφοράς προϊόντων και μερικά ύγραριοφόρα.

'Εξάλλου το Κουβέϊτ έχει ήδη συμφωνήσει για τη ναύλωση τριών σοβιετικών πετρελαιοφόρων που παρέχουν τις ίδιες περίπου συνθήκες πολεμικής προστασίας. 'Ο διέτακτος αυτός χειρισμός του Κουβέϊτ, του οποίου ο χαρακτήρας είναι σαφώς πολιτικός παρά οικονομικός, άφενός μέν θέτει την 'Αμερική ενώπιον των ευθυνών της για την προστασία των ειρηνικών χωρών του Κόλπου και άφετέρου φέρνει για πρώτη φορά τις δύο υπερδυνάμεις στο ένδεχομένο να παίξουν άμεσο στρατιωτικό ρόλο στην Περιοδική σύγκρουση.

ΑΝΑΠΑΛΑΙΩΣΗ

'Αλλο ένα αξιοπερίεργο στον κόσμο της ναυτιλίας.

Τό σεβαστής ηλικίας αμερικανικό υπερωκεάνιο Monterey θά ξαναγίνει πολυτελές κρουαζιερόπλοιο για τους τουρίστες που άναζητούν χαμένους παραδείσους στά μαγικά νερά της Χαβάης.

PEGASUS HELLAS Audio - Video - Electricals TAX FREE SUPPLY

'Η εταιρία PEGASUS HELLAS έδρεύει στο Ρόττερνταμ. Προσφέρει όλων των ειδών τα άφορολόγητα είδη σε τηλεοράσεις, βίντεο και ηλεκτρικές συσκευές.

Διατηρεί γραφεία στον Πειραιά για την εξυπηρέτηση των πελατών της.

Διατίθενται προσπέκτους και τιμοκατάλογοι.

'Η 'Εταιρία προσφέρει ΕΝΑ χρόνο εγγύηση σε οποιαδήποτε αγορά.

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

A. VELISARIOU

Zevenprovincienplein 1
3089 Sx Rotterdam Holland
Telefoon 010-4295406

Γραφείο εξυπηρέτησεως

Η. ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΥ

Νοταρά 34 (έναντι αεροπορίας)
Πειραιάς τηλ. 4129378

Δέν είναι φυσικά η πρώτη μεταμφίεση του παλαιού αυτού πλοίου. Ναυπηγημένο τό 1952 ως συμβατικό φορτηγό, μετασκευάστηκε τό 1956 σε έπιβατηγό υπερωκεάνιο και συμπληρώσει ήδη 35 χρόνια ενεργού δράσεως και ζωής. Ο λόγος γιά τόν όποιο ή πλοιοκτήτρια εταιρία, ή Aloha Pacific Cruise Line, απέφασε νά ρίξει τόσα χρήματα γιά τήν άναπαλάωση ενός τόσο ήλικιωμένου σκάφους βρίσκεται στήν έφαρμογή του περίφημου άμερικανικού νόμου Jones Act. Δεδομένου ότι τό Monterey έχει ναυπηγηθεί στίς ΗΠΑ, άπολαμβάνει του προνομιακού δικαιώματος νά ένεργεί άκτοπλοϊκές κρουαζιέρες άπό άμερικανικό σε άμερικανικό λιμένα και φυσικά στό άρχιπέλαγος τής Χαβάης. Γιά νά διατηρήσει μάλιστα τό πολύτιμο αυτό προνόμιο θά έκτελέσει όλες τους τίς έργασίες σιδηροκατασκευών στίς ΗΠΑ και στή συνέχεια θά πλεύσει στή Φινλανδία όπου θά προσθέσει 120 νέες καμπίνες και θά άναμορφώσει τούς κοινόχρηστους χώρους. Έτσι μέ 299 καμπίνες και δυναμικότητα 661 έπιβατών θά ξαναρχίσει τήν άνοιξη του 1988 μιά νέα, μάλλον περισσότερο κερδοφόρα ζωή.

ΠΙΘΑΝΟΙ ΑΓΟΡΑΣΤΑΙ

Μεταξύ των πιθανών αγοραστών του άνεγκυσθέντος φέρρου μπόουτ «Herald of free Enterprise» φέρεται και ένας Έλληνας έφοπλιστής, ό όποιος προτίθεται νά τό άποκαταστήσει στήν προτέρα του κατάσταση ώστε νά τό χρησιμοποιήσει και πάλι ως όχημα-ταγωγό.

Η διεύθυνση τής πλοιοκτήτριας εταιρίας Townsend Thoresen πού άνεκοίνωσε τήν άνωτέρω προσφορά, δέν έχει άκόμη άποφασίσει τί θά κάμει, μολοντί έχει δείξει πώς θά προτιμούσε νά πουληθεί γιά διάλυση. Πάντως σχετικό ενδιαφέρον έχει έκδηλωθεί και άπό άλλους ύποψήφιους αγοραστές στή Δ. Γερμανία, ίσως δέ και άπό τήν όλλανδική εταιρία Smit Tak πού έκτέλεσε τό μεγαλύτερο μέρος των έργασιών άνεγκύσεως. Οι προσφερθείσες τιμές μολοντί δέν άνεκοινώθηκαν φαίνεται πώς είναι άνώτερες τής τιμής παλαισιδήρου.

Στό μεταξύ ή εταιρία έχει ένισχύσει τά μέτρα άσφαλείας στό ύπόλοιπο όχημα-ταγωγό τής γραμμής Ντόμπερ - Καλαί, οι δέ κυβερνήτες τους πρό τής άναχωρήσεως άναγγέλουν στους έπιβάτες μέ τά μεγάλωνα ότι όλες οι θύρες των χώρων σταθμεύσεως άυτοκινήτων είναι κλειστές.

Η ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ

Σέ άνθηση και πάλι ή πειρατεία στό άνοι-κτά τής Σιγκαπούρης.

Μέσα στό δεύτερο δεκαπενθήμερο του Άπριλίου προσεβλήθησαν άπό πειρατάς τά άκόλουθα πλοία: Πρώτο τό ύγραειοφόρο «I-gloo Mass» των 10.150 κ.μ. τό όποιο άκίνητο-ποιήθηκε και ληστεύθηκε. Στή συνέχεια ύπέστησαν τά ίδια δύο γιουγκοσλαβικά φορτηγά των 10.000 τόννων και τό Σοβιετικό «Slutsk» 9.151 τόν. γκρός. Εύτυχώς άνθρώπινα θύματα δέν ύπήρξαν. Οι πειρατάς σείοντες ξίφη και μαχαίρας κατέλαβαν τά πλοία, άρκέσθησαν δέ νά κλέψουν χρήματα και διάφορα άλλα άντικείμενα αξίας. Έπιβαίνουν σε μικρά ταχύπλοα σκάφη και είναι έφοδιασμένοι μέ όλα τά σύγχρονα μέσα τηλεπικοινωνίας, φαίνεται δέ ότι προέρχονται άπό τίς πολυάριθμες Ίνδονησιακές νήσους και νησίδες τής περιοχής.

Η Ένωση έφοπλιστών του Χόγκ Κόγκ ζήτησε άπό τήν Κυβέρνηση τής Σιγκαπούρης νά λάβει κατάλληλα μέτρα άσφαλείας, ένισχύοντας κυρίως τίς ναυτικές περιπολίες, δεδομένου ότι οι πειρατικές πράξεις έπαναλαμβάνονται κατά περιόδους σε όρισμένες ζώνες, όπως είναι τά στενά τής Μαλάκας, ή δυτική άκτή τής Άφρικής, οι Φιλιππίνες και ή Ίνδονησία.

Άπό τήν πλευρά τής ή Κυβέρνηση τής Σιγκαπούρης δήλωσε ότι θά λάβει μέν όρισμένα έκτακτα μέτρα αλλά δέν πρέπει νά άναμένονται θεαματικά άποτελέσματα, δεδομένου ότι οι έπιθέσεις γίνονται στό διεθνή ύδατα. Γι' αυτό και συνιστά στους έφοπλιστάς και τά πληρώματα νά όργανώσουν στό πλοία τους συνεχείς ένισχυμένες φυλακές ώστε νά άποθαρρύνουν κατά τό δυνατό τίς πειρατικές όρέξεις.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Άνησύχησαν οι Εύρωπαίοι μέ τό μήνυμα πού προήλθε άπό τή Διάσκεψη του Κουβέιτ περί προτιμήσεως των έγχωρίων πρώτων ύλών. Ένα μήνυμα πού λέει ότι του λοιπού οι πωλήσεις ύλικών και ύπηρεσιών δέν θά είναι τόσο εύκολες όσο ήταν ως τώρα στό κράτη του Κόλπου, στό όποια καλλιεργείται έντατικά ή σύσταση: «αγοράζετε έγχώρια προϊόντα».

Η Διάσκεψη γιά τήν όποια μιλούμε συνήλθε πρόσφατα στό Κουβέιτ και όμόφωνα διαπίστωσε ότι έν ύψει τής πτώσεως των πετρελαϊκών εισοδημάτων είναι άνάγκη νά άναζητηθούν τά άναγκαία μέτρα γιά τόν περιορισμό των εισαγωγών. Δεδομένου ότι οι εισαγωγές πρώτων ύλών στό κράτη του Κόλπου ξεπέρασαν τά 1,5 δισεκατ. δολλαρίων, ένώ είναι βέβαιο ότι οι περισσότερες άπό τίς ύλες αυτές μπορούν νά εξασφαλισθούν άπό τίς έγχώριες πηγές. Φωσάτα, βωξίτης, άσβεστόλιθος, προσμίγματα, άργιλος και διακοσμητικοί λίθοι, είναι μερικά άπό τά ύλικά πού περιλαμβάνει σε άφθονία ό όρυκτός πλούτος του Κόλπου.

Έκείνο όμως πού ιδιαίτερα έντυπωσίασε τούς συνέδρους ήταν ή ειρωνική διαπίστωση ότι στό Κράτη του Κόλπου εισάγεται άκόμη και... άμμος άπό τήν Εύρώπη και άλλες χώρες.

Καταλήγει λοιπόν ό σχολιαστής ότι ή έκφραση «άμμος στον Κόλπο» θά μείνει σάν ένα Άραβικό σύνδρομο αντίστοιχο μέ τή γνωστή βρετανική παροιμία «κάρβουνο στό Νιουκάστλ». Σωστά. Μόνο πού άν ήξερε περισσότερη ιστορία ό σχολιαστής θά θυμόταν ότι έδώ και τρείς χιλιάδες χρόνια οι Έλληνες είχαν μιά άνάλογη παροιμία πού έλεγε: «Γλαύκ' ές Άθήνας κομίζει».



Link Maritime Enterprises S.A.

- chartering
- contracting
- sale & purchase

91, Akti Miaouli — Piraeus

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

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Τά Διεθνή Χρηματιστήρια επηρεάστηκαν τόν 'Ιούνιο από την διάσπαση των 'Επτά στη Βενετία (8-10 'Ιουνίου), καθώς και από τις βουλευτικές εκλογές στην Βρεταννία και Ιταλία.

Καί ή μέν διάσπαση της Βενετίας, καθώς αναμενόταν δέν επέφερε κανένα συγκεκριμένο αποτέλεσμα, ό έκλογικός όμως θρίαμβος της κ. Θάτσερ καί ή υποχώρηση της αριστεράς στην 'Ιταλία, επέδρασαν θετικά στους οικονομικούς δείκτες καί στην ισοτιμία της λίρας καί λιρέτας αντίστοιχα.

Η εξαμηνιαία έκθεση του ΟΟΣΑ είναι μάλλον άπαισιόδοξη όσον άφορά τό δεύτερο έάμηνο, ιδίως γιά τήν άνεργία καί τήν οικονομική ανάπτυξη. Έτσι γιά μέν τό πρώτο προβλέπεται ένας μέσος όρος 8.25% γιά δέ τό δεύτερο μιά άνοδος του ΑΕΠ κατά 2.25% έναντι του άναμενόμενου 2.5%.

Όσον άφορά τόν πληθωρισμό, ό ΟΟΣΑ προβλέπει γιά τό 1987 νά κυμανθεί περί τό 3.5% (έναντι 2.8% του 1986) καί 3.75% γιά τό 1988, ένώ γιά τίς ΗΠΑ 4.5% (έναντι 1.1% τό 1986).

Γιά τό έμπόριο μάλλον άπαισιόδοξη ή έκθεση του ΟΟΣΑ, καθώς προβλέπει ένα πλεόνασμα της 'Ιαπωνίας καί της Δ. Γερμανίας έναντι των ΗΠΑ της τάξεως των 95 δισεκ. καί 37 δισεκ. δολλαρίων αντίστοιχα.

Τέλος, ή έκθεση σημειώνει ότι ό όγκος των μέσο-μακροπρόθεσμων δανείων τόν Μάιο, έπεσε στά 15.4 δισεκ. δολλ. έναντι 33 δισεκ. δολλ. τόν 'Απρίλιο-κι αυτό δείχνει τήν άπροθυμία της ζήτησης στην αγορά κεφαλαίων αλλά καί τήν διστακτικότητα των δανειστών.

Δολλάριο Η.Π.Α.

Η τιμή του δολλαρίου σχηματίζεται πλέον, βάσει διαφόρων δεικτών της άμερικανικής

οικονομίας: άνεργίας, πληθωρισμού, Α.Ε.Π., Ισοζυγίου εξωτερικού έμπορίου, άνοιγμα κρατικού προϋπολογισμού κλπ.

Χαρακτηριστικά σημειώνουμε:

Α.Ε.Π.: Άνοδος τό πρώτο τρίμηνο κατά 4.8%. Άνακοινώθηκε στις 17 'Ιουνίου καί προκάλεσε τήν άνοδο του δολλαρίου στά 1.8310 μάρκα καί 144.30 γιέν. Γιά τό 1987 προβλέπεται 2.3% (έναντι 2.5% τό 1986).

Άνεργία: Τόν Μάιο 6.3% του εργατικού δυναμικού, στό ίδιο ύψος μέ τόν 'Απρίλιο. Γιά όλόκληρο τό 1987 προβλέπεται 6.7% (έναντι 7% τό 1986).

Έμπόριο: Έλλειμμα στό Ισοζύγιο εισαγωγών - εξαγωγών δολ. 133 δισεκ. (έναντι δολ. 13.6 δισεκ. τόν Μάρτιο).

Πληθωρισμός: Προβλέπεται 4% έναντι 1.1% τό 1986, πού θά όφείλεται στις ύψηλότερες τιμές σέ δολλάρια των εισαγωγών.

Κρατικός προϋπολογισμός: Έλλειμμα δολλ. 186 δισεκ., έναντι 210 δισεκ. τό 1986.

Όπως προαναφέραμε, ή συνδιάσπαση των 'Επτά στη Βενετία δέν είχε ούσιαστικά επακόλουθα καί τό δολλάριο έπεσε έναντι του μάρκου, του γιέν καί του 'Ελβετικού καί Γαλλικού Φράγκου. Σ' αυτό συνέτεινε καί ή δήλωση του Προέδρου Ρήγκαν ότι τό δολλάριο μπορεί νά υποχωρήσει περισσότερο στό μέλλον, βεβαίως πάντοτε σέ λογικά όρια.

Η Στερλίνα

Η νίκη της κ. Θάτσερ μέ 42.60% των ψήφων καί 375 έδρες της έδωσαν άπόλυτη πλειοψηφία γιά νά συνεχίσει τό έργο της γιά μιά τρίτη θητεία.

Η νίκη αυτή έφερε τόν δείκτη χρηματιστηριακών άξιών του FINANCIAL TIMES στό επίπεδο ρεκόρ των 1801.7 στις 19 'Ιουνίου άπό τά 1724.6 στις 4 'Ιουνίου. Άργότερα, μετά τόν πρώτο ένθουσιασμό, ή αγορά ύπέκυψε

στις πωλήσεις κερδοσκοπίας καί στις 2 'Ιουνίου έκλεισε στις 1751 μονάδες γιά νά ανακάμψει τήν έπομένη στις 1773.4.

Η λίρα έφθασε στις 11 'Ιουνίου στά 1.6635 δολλάρια (άνώτατο επίπεδο της τελευταίας πενταετίας) ξανάπεσε στις 22 'Ιουνίου στά 1.5870 (τήν χαμηλότερη τιμή του μηνός), πού όφείλεται στην άνοδο του δολλαρίου έναντι όλων των νομισμάτων καί τήν έπομένη μέ τήν πτώση του δολλαρίου ανέκαμψε στά 1.6025.

Σύμφωνα μέ τίς προβλέψεις ή Βρετανική οικονομία τό 1987 θά παρουσιάσει οικονομική ανάπτυξη της τάξεως του 3% (έναντι 2.5% τό 1986), άπό τούς ύψηλότερους ρυθμούς της Εύρώπης, ένώ ό πληθωρισμός μέ μικρή άνοδο θά κυμανθεί περί τό 4.5%.

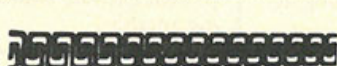
Άκόμη, θά συνεχισθεί ή πολιτική του λαϊκού καπιταλισμού μέ ιδιωτικοποίηση καί άλλων έπιχειρήσεων. (Στά τελευταία 8 χρόνια ιδιωτικοποιήθηκαν 14 άπό τίς μεγαλύτερες κρατικές έπιχειρήσεις μέ 650.000 εργατού-παλλήλους).

Τό Μάρκο

Παρά τίς πιέσεις των ΗΠΑ, ή Γερμανία δέν δέχτηκε νά παίξει αυτή τόν ρόλο της άτμομηχανής, μειώνοντας τά έπιτόκια καί αύξάνοντας τά κεφάλαια στη διάθεση της αγοράς καί του τραπεζικού συστήματος.

Έτσι τό μάρκο, άφού έφθασε στό άνώτατο επίπεδο του μηνός στις 9 'Ιουνίου, στις 22 'Ιουνίου έπεσε στό πιά χαμηλό επίπεδο, στά 1.8465 πρós τό δολλάριο. Σ' αυτό τό σημείο παρενέβη ή FEDERAL RESERVE κι άγόρασε μάρκα πουλώντας δολλάρια γιά νά άποτρέψει περαιτέρω πτώση του μάρκου. (Άντικρουόμενα συμφέροντα Γερμανίας - ΗΠΑ, άφού καί τά δύο κράτη θέλουν τήν τιμή των νομισμάτων τους όσον τό δυνατόν χαμηλότερη).

Ο δείκτης χρηματιστηριακών άξιών της COMMERZBANK άπό τό χαμηλό επίπεδο των 1740.6 στις 10 'Ιουνίου, ανέκαμψε καί έφθασε τό ρεκόρ των 1889.3 στις 22 'Ιουνίου.



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

Σ' αυτό συνέτειναν τὰ καλὰ ἀποτελέσματα τῶν μεγάλων βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων.

Τὰ βασικά οἰκονομικά μεγέθη τῆς Δυτικο-γερμανικῆς οἰκονομίας γιὰ τὸ 1987 προβλεπόμεναι νὰ εἶναι:

— Οἰκονομικὴ ἀνάπτυξη 1.9% (ἐναντὶ 2.4% τὸ 1986)

— Πληθωρισμὸς 0.7% (ἐναντὶ - 0.3% τὸ 1986)

— Ἀνεργία 7.8% (ἐναντὶ 7.9% τὸ 1986)

Γιέν Ἰαπωνίας

Παρά τὶς προσπάθειες τῆς Ἰαπωνίας ὁ ΟΟΣΑ προβλέπει ἕνα ἐμπορικὸ πλεόνασμα τῆς τάξεως τῶν 95 δισεκ. δολλαρίων γιὰ τὸ 1987, ἐνῶ γιὰ τὸ ἴδιο ἔτος προβλέπει οἰκονομικὴ ἀνάπτυξη πού θὰ ξεπερνᾷ τὰ 2% (ἐναντὶ 2.5% τὸ 1986), πληθωρισμὸ 0.1% (ἐναντὶ 0.6% τὸ 1986) καὶ ἀνεργία 3.1% (ἐναντὶ 2.8% τὸ 1986).

Μετά τὴν συνάντηση τῆς Βενετίας, στίς 12 Ἰουνίου, ὁ ὑπουργὸς Οἰκονομικῶν τῆς Ἰαπωνίας δήλωσε ὅτι συνεφωνήθη ὅτι ἡ πτωτικὴ πορεία τοῦ δολλαρίου ἔχει πλέον ὀλοκληρωθεῖ.

Παρά ταῦτα τὸ γιέν παρουσίασε ἀκραΐες τιμές, 141.15 γιέν στίς 2 Ἰουνίου καὶ 144.75 στίς 19 Ἰουνίου, καὶ παραμένει σ' αὐτὰ τὰ ἐπίπεδα χωρὶς τὴ παρεμβολὴ τῶν Κεντρικῶν Τραπεζῶν.

Τὸ Γαλλικὸ Φράγκο

Τὸ χρηματιστήριον τῶν Παρισίων ἀπερρόφησε εὐκόλα τὶς μετοχές τῆς δεύτερης ἰδιωτικοποιήσεως Τράπεζας, τῆς CREDIT COMMERCIAL DE FRANCE καὶ συνεχίζει μὲ τὴν SOCIETE GENERAL μὴ ἀπὸ τὶς μεγαλύτερες Γαλλικὲς Τράπεζες πού εἶχε ἐθνικοποιηθεῖ τὸ 1945

Πάντως οἱ προβλέψεις τοῦ ΟΟΣΑ γιὰ τὴν

οἰκονομία τὸ 1987 δὲν εἶναι ὅπως θὰ τίς ἤθελαν οἱ Γαλλικὲς ἀρχές, καθὼς προβλέπεται οἰκονομικὴ ἀνάπτυξη 1.8% (2.4% τὸ 1986), ὑψηλότερο πληθωρισμὸ στὰ 2.5% (2.2% τὸ 1986) καὶ ἀνεργία στὰ ἴδια ἐπίπεδα 10.8%.

Τὸ Γαλλικὸ φράγκο ἐναντὶ τοῦ δολλαρίου ἐφθασε στὸ ἀνώτατο σημεῖο τοῦ μηνὸς Δολλ. 1 = 5.9770 στίς 9 Ἰουνίου καὶ τὸ χαμηλότερο 6.1210 στίς 23 Ἰουνίου.

Ἡ Ἰταλικὴ Λιρέττα

Ἡ ὑποχώρηση τῆς ἀριστερᾶς στίς βουλευτικὲς ἐκλογές προκάλεσε μιά μαζικὴ ἀλλαγὴ στίς προοπτικὲς τῆς Ἰταλικῆς Οἰκονομίας.

Ἔτσι γιὰ τὸ 1987 προβλέπεται οἰκονομικὴ ἀνάπτυξη τῆς τάξεως τοῦ 2.9% (ἀπὸ τὶς ὑψηλότερες τῆς Εὐρώπης) πληθωρισμὸς χαμηλότερος περὶ τὸ 4.7%, ἐναντὶ 5.9% πέρσι, ἀλλὰ ἡ ἀνεργία σχεδὸν στὸ ἴδιο ἐπίπεδο 11.2% ἐναντὶ 11.1 τὸ 1986.

Παρατηρήθηκε ἐπίσης μαζικὴ ἐκροὴ κεφαλαίων ἀπὸ τὴν φιλελευθεροποίηση τῶν χρηματιστηριακῶν ἀγορῶν καὶ τὴν ἀρση τῶν περιορισμῶν στὴν κίνηση κεφαλαίων.

Στίς 23 Ἰουνίου ἡ λιρέττα ἐφθασε τὰ 1.324 τὸ δολλάριο.

Ἡ Δραχμὴ

Ἡ ἀνοδος τοῦ δολλαρίου τὶς τελευταῖες ἡμέρες τοῦ Ἰουνίου, ἔφερε γιὰ πρώτη φορά, ὕστερα ἀπὸ σχεδὸν δύο χρόνια, τὴν τιμὴ τοῦ δολλαρίου σχεδὸν στὸ ἴδιο ἐπίπεδο πού ἴσχυε πρὸ ἔτους.

Διαρκούντος τοῦ Ἰουνίου παρουσιάσθηκε ἀνοδος τῆς δραχμῆς ἐναντὶ τοῦ Ἰαπωνικοῦ γιέν, τῆς λίρας Ἀγγλίας καὶ τοῦ Ἑλβετικοῦ φράγκου καὶ μείωση ἐναντὶ τοῦ Γερμανικοῦ μάρκου, τοῦ Γαλλικοῦ φράγκου, τῆς Ἰταλικῆς λιρέττας καὶ τοῦ ECU. (Πίνακας 3).

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

Τιμές Δολλαρίου Νέας Ὑόρκης

	22.5.87	23.6.87	Διαφ. %
Μάρκο Γερμ.	1.7815	1.8340	+ 1.03
Φρ. Ἑλβ.	1.4635	1.5200	+ 1.04
Λίρα Ἀγγλ.	1.6675	1.6025	+ 1.04
Φρ. Γαλλ.	5.9550	6.1210	+ 1.03
Λίρα Ἰταλ.	1290.0	1324.0	+ 1.03
Γιέν Ἰαπ.	140.80	146.00	+ 1.04

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

Ἐπιτόκια Εὐρωνομισμάτων 2.6.87

Μῆνες	1	3	6
Δολλ. Η.Π.Α.	7 1/8	7 3/16	7 3/8
Μάρκο Γερμ.	3 13/16	3 13/16	3 7/8
Λίρα Ἀγγλ.	8 9/16	8 9/16	8 11/16
Φρ. Ἑλβ.	4 3/8	4	3 15/16
Φρ. Γαλλ.	8 3/16	8 3/8	8 3/4

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Δραχμὴ — Τιμές FIXING (Τράπεζα Ἑλλάδος)

	25.5.87	24.6.87	Διαφ. %
Δολλ. ΗΠΑ	133.160	136.840	- 2.7
Μάρκο Γερμ.	74.658	74.976	- 0.5
Φρ. Ἑλβ.	91.004	90.420	+ 0.6
Λίρα Ἀγγλ.	222.040	220.920	+ 0.5
Φρ. Γαλλ.	22.349	22.448	- 0.5
Λίρα Ἰταλ.	10.3210	10.370	- 0.5
Γιέν Ἰαπ.	(100)	(100)	- 0.0
ECU	94.416	84.410	+ 0.0
	155.000	155.340	- 0.3

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Ὁργανισμὸς ἰδρυθεὶς ὑπὸ σημαινόντων
Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν πρὸς κάλυψιν κινδύνων πολέμου
ἐπὶ κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τὸ μεγαλύτερο
μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολικὴ ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων κατὰ τὸ 1985 ἦταν
17.163.000.000 δολλάρια.

Διὰ πληροφορίας ἀποτεινεσθε εἰς τοὺς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ἢ εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-293 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΝΑ ΔΙΑΤΗΡΗΣΟΥΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΑΣ

Γαλαπτή κύριε Διευθυντά,

Σας εύχαριστώ εκ των προτέρων πού θα δημοσιεύσετε την επιστολή μου.

Δεν μπορώ να πω ότι είμαι φανατικός άποψης μου αλλά και τις άνησυχίες όμως ότι οι θέσεις σας πολλές φορές είναι θετικές.

Θά είθελα λοιπόν ν' άπασχολήσω επ' όλίγον τις στήλες σας εκφράζοντας όρισμένες άποψεις μου αλλά και τις άνησυχίες μου για τό παρόν και τό μέλλον της Έμπορικης μας Ναυτιλίας.

Μιά Ναυτιλία πού γιγαντώθηκε και έφτασε στά ύψη και όπου επικίνδυνα καταρρέει. Δεν πιστεύω να υπάρχει Σόφρων Ναυτικός μέ φιλότιμο και σύνεση πού να μή βλέπει μέ δόξας αυτό τό τεράστιο οικόδομημα πού φτιάχτηκε μέ κόπο και μόχθο άπ' όλους, να φτάνει σέ τέτοιο σημείο άφανισμού και μέ έπακόλουθο τεράστιες συνέπειες για τό κοινωνικό σύνολο.

Δέν θά κάνω κάποια κριτική για την κρίση πού μαστίζει τό διεθνές έμπόριο, διότι έχουν προηγηθεί άλλοι πιό ειδικευμένοι.

Έγώ θά εκφράσω μία άποψη για την Έμπορική μας Ναυτιλία, πού είναι και αυτή θύμα της γενικότερης κρίσης όπως άλλωστε και οι μεγαλύτερες ναυτιλίες του κόσμου. (ΑΓΓΛΙΑ — ΣΟΥΗΔΙΑ — ΝΟΡΒΗΓΙΑ, κλπ.).

Δέν γνωρίζω αν οι παραπάνω χώρες πήραν κάποια μέτρα για τις Ναυτιλίες των, και αν πήραν.

Όμως ή χώρα μας σέ σχέση μέ τις χώρες αυτές έχει πολλές ιδιαιτερότητες. Στις χώρες αυτές, ή Ναυτιλία δέν κατέχει την πρώτη θέση στον οικονομικό τομέα τους γιατί προηγούνται άλλοι τομείς (π.χ. βιομηχανία). Στή χώρα μας όμως δέν συμβαίνει αυτό.

Η Ναυτιλία είναι ό βασικότερος πλουτοπαραγωγικός κλάδος και σαν τέτοιος πρέπει ν' άντιμετωπιστεί.

Πρέπει επίσης κατά τή γνώμη μου να γίνει άντιληπτό και να καταστεί σαφές στους πάντες ότι και σαν πλουτοπαραγωγικός κλάδος ή Ναυτιλία έχει κάποια ιδιαιτερότητα ότι δηλαδή δίνει και δέν παίρνει άπολύτως τίποτα.

Δηλαδή δέν είναι σαν τον τουρισμό, πού επενδύονται εκατομμύρια κάθε χρόνο μέ άποτέλεσμα κάθε δολλάριο πού εισρέει στο τόπο να έχει και τό κόστος του.

Έτσι λοιπόν πιστεύω ότι πρέπει πάση θυσία να διατηρηθεί αυτός ό πλουτοπαραγωγικός κλάδος και να τύχει της δυνατότερης δυνατής βοήθειας. Γι' αυτό πρέπει να βοηθήσουμε όλοι και τό κράτος και οι Ναυτεργάτες.

Τό κράτος παρ' όλο ότι πήρε ώρισμένα θετικά μέτρα για την άνταγωνιστικότητα του πλοίου θά πρέπει να κάνει ότιδήποτε ακόμη δυνατόν για να διασωθεί ή ναυτιλία μας αλλά και έμεις από την άνεργία. Γιατί συμφέρον μας είναι μέ όποιοδήποτε κόστος τό Έλληνικό νηολόγιο.

Όμως, πέραν από κάποια θετικά μέν, έλλειψη δέ, μέτρα του κράτους έμεις οι Ναυτεργάτες τί κάναμε;

Γιατί έχουμε τεράστια ευθύνη και έμεις. Την ευθύνη δέν την φέρει μόνο ή Πολιτεία αλλά και μες μέ τ' άλλοπρόσωπα σωματεία μας πού μέ τις τρελές άπαιτήσεις τους και κατευθυνόμενη πολιτική ύποβοηθήσαμε στο να φύγουν πάνω από 500 καράβια από τό Έλληνικό νηολόγιο.

Διαπιστώνεται λοιπόν ότι δέν υπάρχει συνδικαλιστική έκπροσώπηση. Μιά έκπροσώπηση άνάλογη των καιρών και των περιστάσεων.

Χρειάζομαστε δηλαδή στα σωματεία μας ανθρώπους πού να γνωρίζουν αν πρέπει και πως πρέπει να διεκδικούν.

Γιατί είναι πραγματικά επικίνδυνο να συζητάμε για άπεργιακές κινητοποιήσεις όταν ή άνεργία είναι στο φόρτε της.

Δέν είναι προς τό συμφέρον μας πάντοτε διεκδικήσεις - διεκδικήσεις και δυναμικές άναμετρήσεις.

Δέν έχουμε ταξικούς αντιπάλους όπως άρέσκονται να λένε οι κατευθυνόμενοι πού μόνο δεινά προκαλούν στο έπάγγελμα και όπου μόνο μέ αυτά τά συνθήματα επιβιώνουν και νοιώθουν άσφαλείς στις καρέκλες τους.

Δέν είναι ταξικοί μας αντίπαλοι οι έφοπλιστές, αυτό τό γνωρίζει ή συντριπτική πλειοψηφία των άξιων ναυτικών.

Αυτοί πού δέν τό γνωρίζουν είναι οι νεοκροθάφτες του έπαγγέλματος πού έπιχειρούν της έξαθλίωσης του Ναυτικού ώστε να επιβιώσουν αυτοί, αλλά και εκείνοι πού τους πατρονάρουν.

Δέν πρέπει να υιοθετούν οι νέοι Ναυτεργάτες τά άισχρά συνθήματα πού κατά καιρούς άκούγονται Έφοπλιστές — Ληστές πού τους προσφέρουν οι Ναυτεργάτες της Άκτής Μιαούλη.

Ό κλάδος μου οι άσυρματιστές διέρχονται την χειρότερη κρίση της Ιστορίας των. Η άνεργία έχει φτάσει στα ύψη.

Αυτή την στιγμή ό κλάδος θέλει ήρεμία. Η επίζημία τακτική της αντιπαράθεσης και της συνθηματολογίας πρέπει να έκλείψει.

Σέ λίγο καιρό έχουμε άρχαιρεσίες. Ποτέ δέν ήμουν φανατικός και στο συνδικαλιστικό δέν άνακατεύομαι.

Εύχομαι όμως αυτές οι άρχαιρεσίες να βγάλουν μία διοίκηση αντιπροσωπευτική πού να κοιτάξει τον άσυρματιστή χωρίς συνθηματολογίες και άποπροσανατολιστικές θεωρίες.

Τέλος θά βγει μία διοίκηση πού να άποτελείται από τιμους και ρεαλιστές αντιπροσώπους για να κοιτάξει τό συμφέρον του κλάδου.

Σας εύχαριστώ
ΣΠΥΡΟΣ ΒΙΔΙΝΙΩΤΗΣ
M/T BUENA VENTURA

Νέα Υόρκη 10.6.87

Η ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΗ VHF

Διαβάσαμε την άπάντηση του Ύπ. Μεταφορών και Έπικοινωνιών στο τεύχος σας της 1.6.87 και παρατηρήσαμε ότι ό συντάξας έξήντησε τό θέμα στους νόμους πού άπαγορεύουν στους ιδιώτες την χρήση και στα προνόμια του Ο.Τ.Ε. Παρακάτω παραθέτουμε τις άκόλουθες σκέψεις μας:

1. "Υστερα από τά παραπάνω μας δημιουργήθηκε τό έρώτημα γιατί δέν αλλάζουν τον νόμο;

2. Τι θά αλλάξει άραγε όταν ό ΟΤΕ φτιάξει σταθμό ύπερβραχέων στο όρος Αίγáλεω, τότε δέν θά έπηρεάζονται οι άλλες ύπηρεσίες κλπ.;

3. Μήπως θά πρέπει να διευκρινισθεί στους άρμοδίους ότι ή έγκατάσταση VHF στα γραφεία θά πρέπει να είναι έλεγχόμενη δηλαδή θά έγκρίνεται στον αίτούντα ύστερα από κάποιες προϋποθέσεις, όπως παραγωγική χρησιμοποίηση, όρισμένα έπαγγέλματα κλπ. Έτσι πιστεύουμε ότι λιγώτερα VHF θά λειτουργήσουν στον Πειραιά, νόμιμα πλέον, από εκείνα πού λειτουργούν παράνομα σήμερα.

4. ΕΠΑΡΧΙΑ. Όρθως έπισημάνετε τό θέμα.

Πρόσθετα σημειώνουμε ότι για την Πύλο ή έγκατάσταση μίνιμουμ 2 και μάξιμουμ 4 VHF (τόσα είναι τά ένδιαφερόμενα γραφεία) θά κάλυπτε πλήρως τις άνάγκες του λιμανιού για την έξυπνέτηση των διερχομένων πλοίων. Άνάλογα πιστεύουμε ότι θά γινόταν και στα ύπόλοιπα λιμάνια πού άντιμετωπίζουν παρόμοιο θέμα.

Όμως για να βρεθεί λύση σέ ένα τόσο σοβαρό θέμα πρέπει προηγουμένως οι άρμο-

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEΑΝIC S.A.

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

διοι να υιοθετήσουν την χρησιμότητα του VHF και την ανάγκη χρήσης του από την ναυτιλία του λιμανιού, τότε πιστεύουμε ότι ο προβληματισμός θα φέρει την λύση.

Μετά τιμής

I. ΒΡΕΤΤΑΚΟΣ — I. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε.
I. Γιαννόπουλος

Καλαμάτα, 22.6.1987

ΕΠΛΗΞΑΝ ΤΟ ΘΕΣΜΟ ΤΗΣ ΣΥΜΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Η συρρίκνωση της Έλληνοκτητού ναυτιλίας, παρά την πρόσφατον κάποιαν ανακούφιση των ναύλων — συνεχίζεται για διαφόρους λόγους, οι οποίοι έχουν επανειλημμένως αναλυθεί εις τὰ «Ν.Χ.» από έμπειρους προσωπικότητας.

Προσωπικώς επιθυμώ να επισημάνω έναν ακόμη έξισου σοβαρόν παράγοντα, ο οποίος φοβούμαι τείνει να παγιωθεί, εκείνον δηλ. της εξαλείψεως της συμπλοιοκτησίας.

Πλήθος μικροκεφαλαιούχων, στεριανών ή ναυτικών, ενεπιστεύθησαν κατά τις παρελθούσες δεκαετίες, τις οικονομίες των σε «επιτυχημένους» πλοιοκτήτες, οι οποίοι διά της συμμετοχής μικρομετόχων, με παράληπον εξασφάλισαν δανείων, διηύρυναν την επιχείρησιν, δηλ. τον στόλον τους. Καί όσον ή ναυτιλία ήτο κερδοφόρος, πολλοί, κάτι αφηναν να περισσεύη διά τούς μετόχους.

Ετηρούντο κάπως τὰ προσχήματα — δύσκολον να πράξουν άλλως...

Αρκετοί μάλιστα αποτελούν τό φωτεινό παράδειγμα, αναδειχθέντες εις άρχοντας της Ναυτιλίας, μεταξύ των οποίων άς μου επιτρέψη να αναφέρω τό όνομά του καί ό άγνωστος μου κ. Σ. Παληός της DIANA SHIP-RING, τό λαμπρότερο ίσως κόσμημα της τρεχούσης ναυτιλιακής εποχής. Αυτοί, οι έντιμοι, απέδωσαν κέρδη καί ζημίες με πραγματικήν συνείδησιν καί ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΗΝ δικαιοσύνην.

Όρισμένοι όμως καί κατά την καλήν άκόμη εποχήν κατεβρόχθησαν κεφάλαια καί κέρδη, άργότερα δέ με την πρόσφασιν της πτώσεως των ναύλων καί των ζημιών εις την

Ναυτιλίαν, άχόρταγοι καί άσεβείς, έσάρωσαν τὰ πάντα.

Ταύτα άνεξαρτήτως του γεγονότος ότι χρήματα είχαν επενδυθή — συμπωματικώς έστω — εις πλοία τὰ όποια άφηναν κέρδη.

Τά ζημιόγωνα πλοία ή άλλαι επενδύσεις των ή περισσότερον ή σκοπιμότης παρέσυρε τὰ κέρδη καί τὰ κεφάλαια των μικρομετόχων με αποτέλεσμα οι τελευταίοι να μείνουν στον «δρόμο» ή με τις έντυπες μετοχές καί τις επιστολές, άν τούς έδόθησαν — έγγραφα δηλ. άχρηστα δι' οίανδήποτε διεκδίκησιν ή τέλος κατάλληλα διά την συντήρησιν άναμνήσεων όμοίων προς εκείνας του πωλούντος «έπί πιστώσει» της παλαιάς άφίσας.

ΔΟΓΜΑ ΤΩΝ: «Όλοι θα χάσουν εκτός από έ-
μās!

Έσείς θα ένθυμείσθε πόσον άφελείς ύπήρ-
ξατε!

Οί θλιβερές αυτές διαπιστώσεις συμπί-
πτουν με τις όδυνηρές έμπειρίες του γρά-
φοντος από μεγαλοσχήμονας ιδιαίτερα,
Έπαγγελματίας του είδους.

Φυσικά εις όλους μας υποδεικνύεται ή ό-
δος των δικαστηρίων όπου για τὰ άθλια
πλέγματα των ξένων εταιριών μοιραίως έ-
φαρμόζεται τό του λαού γνωμικόν: «παρ' τ'
αυγό καί κούρευτο».

Μερικοί δέ των έντιμοτάτων πλοιοκτη-
τών, θραυστάτοι όντες, σύρουν εις τὰ δικα-
στήρια μικρομετόχους ζητούντες καί τὰ
«ρέστα»!...

Ό Πειραιϊκός χώρος βρίθει καύμου καί πι-
κρίας από την καταδολιευσιν χρημάτων ά-
θώνων.

Πώς λοιπόν όταν κατά συρροήν έχουν
συμβή τέτοιου είδους άπαράδεκτες δολιό-
τητες θα αποτολμήση — ποιός; — να έμπι-
στευθή εις τό μέλλον τὰ χρήματά του; Εις
ποιόν;

Καί ήσαν λόγω του πλήθους καί μεγέθους
τὰ χρήματα αυτά αξιοσέβαστα να κινούν με-
γάλον αριθμόν πλοίων. Εάν μιλούσαν οι μι-
κρομέτοχοι θα έβγαιναν χιλιάδες όνόματα
καί δίσ δολλαρίων εις την δημοσιότητα. Εις
πολλούς ακόμη χερσαίους επενδυτάς έπι-
σείεται έντεχνα, άν μιλήσουν, ό κίνδυνος να
διωχθούν διά παράνομον εξαγωγήν συναλ-

λάγματος, τό όποίο φυσικά οι ίδιοι αυτοί έμ-
πειροτέχνες σκευωροί έπρομήθευσαν!

Είναι δέ σήμερα ή δομή της Ναυτιλίας
τοιαύτη ώστε να καθίσταται ασύμφορος ή
καί παράτολμος ή διαχείρησις ενός μόνον ή
δύο πλοίων από ανθρώπους έστω ναυτι-
κούς, τό πρώτον εισερχομένους εις τόν ναυ-
τιλιακόν στίβον. Δύσκολοι οι καιροί, άνύ-
παρκτα τὰ κέρδη για τούς μικρούς. Η έντα-
ξις των πλοίων σε οργανωμένα συγκροτή-
ματα ή CONSORTIUMS είναι επιβεβλημένη
καί εκεί υπάρχει πλέον ή άμφιβολία — άπα-
γόρευσις λόγω κακής διαγωγής. Η ιδέα καί
ή αξιοπιστία της συμπλοιοκτησίας άμφισβη-
τείται πλέον λόγω κακού παρελθόντος.

Ότε κι άν μελλοντικά, άλλάξη μορφήν
καί κυκλοφορήσουν μετοχαί Ναυτιλιακών
Έταιριών εις τό χρηματιστήριο μας θα ήμ-
πορέσουν πιστεύω, να έδραιώσουν ανάλο-
γον έμπιστοσύνη. Οι εκ προοιμίου κατεργα-
ρέοι πάντα καραδοκούν.

Γι' αυτούς λοιπόν τούς σοβαρούς λόγους
πού εξέθεσα, φοβούμαι ότι ή Ναυτιλία μας
άπώλεσε σημαντικήν χρηματοδοτικήν πη-
γήν, άστείρευτον, με αποτέλεσμα την περαι-
τέρω μελλοντικήν φθοράν της.

Καί εις αυτόν τόν τομέα δυστυχώς δεν είναι
δυνατόν να παρέμβη ούτε τό κράτος ούτε ό
Αρχιεπίσκοπος.

Πώς να μεταβληθούν οι άκόρεστοι διάβο-
λοι εις Άγγέλους;

Μετά τιμής

A. ΤΣΕΒΑΣ

Πλοίαρχος

Πειραιάς, 24.6.1987

ΑΣ ΤΟ ΨΑΞΟΥΝ ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΙ ΤΟΥ ΟΤΕ

Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Αναφέρομαι στο δημοσίευσμά σας της 1η
Ιούνη 1987 «Ο ΟΤΕ ΤΟ ΨΑΧΝΕΙ — ΧΡΕΙΑ-
ΖΟΝΤΑΙ ΟΜΩΣ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ».

Ήταν τό 1985. Δεν ένθυμούμαι ακριβώς
την ήμερομηνία άλλα πρέπει να ήταν δύο
μέρες μετά την Κυριακή του Θωμά. Βρισκό-
μαστε δυτικά της νήσου Κώ καί κατά τις 10
τό βράδυ επικοινωνήσαμε μέσω V.H.F. ΕΛ-
ΛΑΣ ΡΑΔΙΟ.

Υπηρετούσα τότε ως άνθυποπλοίαρχος στο

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOUYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 - 4515388 - 4516088
TLX: 21 1330 FLOT GR.

δεξαμενόπλοιο του κ. Παπαλιού «SABLE».

Μετά τον διάλογο εις τό 16 κανάλι, ο αρμόδιος υπάλληλος μās παρέπεμψε στο 28 κανάλι. Καλέσαμε και μās ρώτησε πού βρισκόμαστε. 'Απάντησα «Δυτικά της Κώ» και ή απάντηση του ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ ήταν «πήγαινε στην άριστερή σου βαρδίολα και κοίταξε να δείς αν φαίνομαι».

Μετά από λίγο χάθηκε από τό 28 κανάλι.

Ξανά έπαφή στο 16. Παραπομπή στο 28. «Πού βρίσκεσαι SABLE;». «Δυτικά της Κώ», «Βγές και δώσε τά χαιρετίσματα στην μάνα μου».

Αυτοί είναι οι υπεύθυνοι υπάλληλοι. 'Ασφαλώς καλύπτεται πίσω από τό μικρόφωνο, χωρίς ίχνος ανδρισμού (και ίχνος υπευθυνότητας στο επάγγελμά του και πάνω απ' όλα χωρίς ίχνος σεβασμού στο σύνολο των ελληνικών ναυτικών, πού τό μόνο πού θέλουν είναι μια επικοινωνία μέ τό σπίτι τους και τίς οικογένειές τους. Βέβαια δέν μπορώ να καταγγείλω όνόματα αλλά οι υπεύθυνοι του ΟΤΕ γνωρίζουν καλά στην περιοχή της Κώ και δυτικά ποίος άναμεταδότης ακούγεται καλύτερα.

Σας εύχαριστώ για την φιλοξενία.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΕΛΕΠΟΥΡΗΣ
'Ανθυποπλοίαρχος

'Αμβέρσα, 12/6/87

Σημ. Συντ.: 'Ας τό ψάξουν και αυτό οι αρμόδιοι του ΟΤΕ οι όποιοι παράλληλα όφείλουν όχι απλώς να ψάξουν και να βρουν αλλά και να τιμωρήσουν παραδειγματικά τον υπάλληλο του 'Οργανισμού ό

όποιος χαρακτήρισε φαντασιώσεις τίς καταγγελίες συζύγου ναυτικού πού έγιναν έπειτα από σχετική σύσταση του Διευθυντού της Περιφερειακής Διευθύνσεως 'Υπεραστικής 'Ανταποκρίσεως κ. Γ. Τόδουλου που περιλαμβανόταν σε επιστολή του προς τό «Ναυτικά Χρονικά» και επί πλέον της ζήτησε να προσκομίσει αποδείξεις για όσα κατήγγειλε. 'Η σύζυγος του έν λόγω ναυτικού πού είναι Α' μηχανικός πρέπει να άπευθυνθεί είτε μέ έπιστολή είτε αυτοπροσώπως στον κ. Τόδουλο, στο κτίριο του ΟΤΕ στην όδό Πατησίων 85, ώστε να έντοπισθεί και ό άνωτέρω άπρεπής υπάλληλος του 'Οργανισμού και εκείνοι πού τηλεφωνούν μόλις τελειώσουν τά τηλεφωνήματα από τον ταξιδεύοντα σύζυγό της.

ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΑ ΠΑΙΔΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Σας εύχαριστούμε για τη δημοσίευση της εύχαριστήριας επιστολής μας στο τεύχος 15ης Μαΐου 1987. Για άλλη μια φορά συμπαρασταθήκατε στο έργο μας και έγινε γνωστή ή προσπάθειά μας. 'Ηδη γνωστές ναυτικές έταιρίες του Πειραιά έδειξαν θερμό ένδιαφέρον.

Συγκινητική ήταν ή προσφορά του πληρώματος του πλοίου «LOUISIANA» της εταιρίας DORIAN HELLAS, Κολοκοτρώνη 102-104. Τά μέλη του πληρώματος συγκέντρωσαν τό ποσό των τετρακοσίων δολλαρίων (δολ. 400) και μέ τά χρήματα αυτά έκάλυψαν άμεσες άνάγκες του 'Απασχολισιοθεραπευτικού Κέντρου «ΑΡΓΩ» όπου τά παιδιά των ναυτικών ζούν, μαθαίνουν και εργάζον-

ται σε ένα σωστό περιβάλλον αγάπης και με βάση εύρωπαϊκά πρότυπα.

Χρήσιμο θά ήταν να μεταδοθεί και μέσω της έκπομπής του BBC «Θάλασσα και θαλάσσινοι» προς όλα τά πλοία ώστε και τό πλήρωμα του «LOUISIANA» να ίκανοποιηθεί ήθικά και να άποτελέσει παράδειγμα προς μίμηση και για άλλα πλοία.

Σας εύχαριστούμε,

'Η Πρόεδρος
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΠΑΥΛΙΔΟΥ-ΓΚΙΝΗ
Κοινωνική λειτουργός

Νέο Φάληρο, 18/6/87

Σημ. Συντ.: Τά «Ναυτικά Χρονικά» χαίρονται ιδιαίτερα για την άπήχηση πού είχε στην εύρύτερη ναυτιλιακή μας οικογένεια ή έπιστολή του Σωματείου Γονέων Προβληματικών Παιδιών Ναυτικών. Προσθέτομε ότι τό θέμα της προστασίας των προβληματικών παιδιών των ναυτικών μας μεταδόθηκε από την προαναφερομένη έκπομπή του BBC τό περασμένο Σάββατο 27 'Ιουνίου και άναμεταδόθηκε την Κυριακή 28 'Ιουνίου, σ' αυτήν δε την έκπομπή ό κ. Δημ. Τσαπραλής, μιλώντας από τον Πειραιά ύπογράμμισε ότι ή εύθύνη για την προστασία των προβληματικών παιδιών πρέπει να άναληφθεί από την εύρύτερη ναυτιλιακή μας οικογένεια και εύχέθηκε τό παράδειγμα του πληρώματος του «LOUISIANA» να τό μιμηθούν και τά πληρώματα των άλλων ελληνικών πλοίων. Μέ την εύκαιρία ύπενθυμίζομε ότι γνωστή ναυτιλιακή εταιρία του Πειραιώς έχει ζητήσει από τά πληρώματα των πλοίων της να διαθέτουν ύπέρ των προβληματικών παιδιών των ναυτικών τίς άποδοχές τους από τίς ύπερωρίες μιάς ήμέρας κατά μήνα, ένώ ταυτόχρονα συνεισφέρει και ή ίδια άνάλογο ποσόν.



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

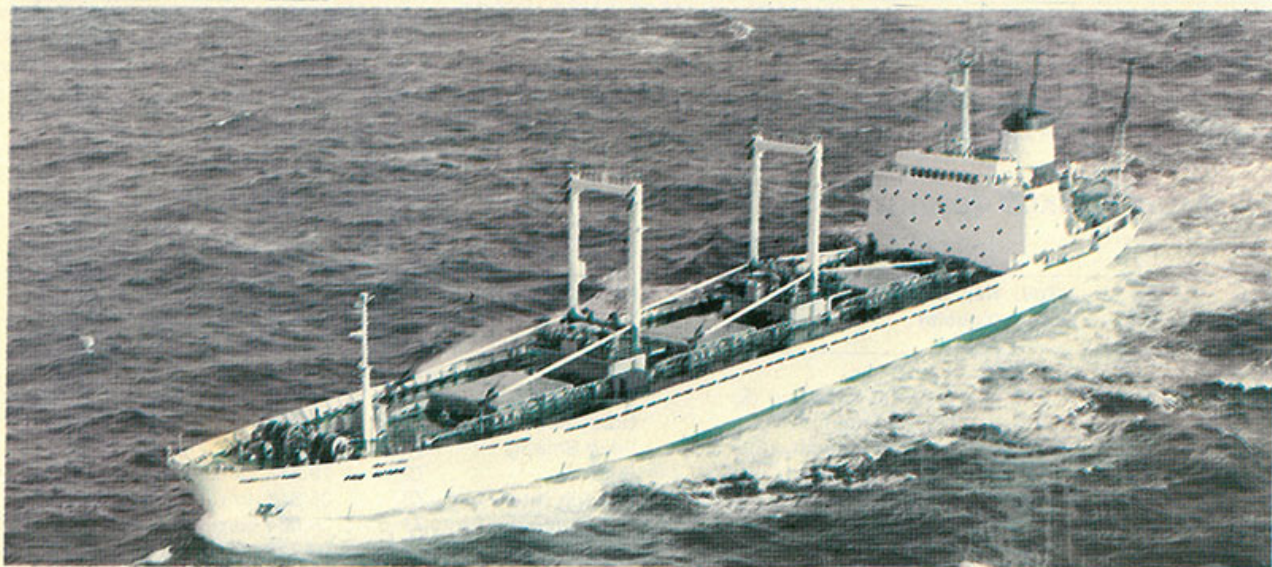
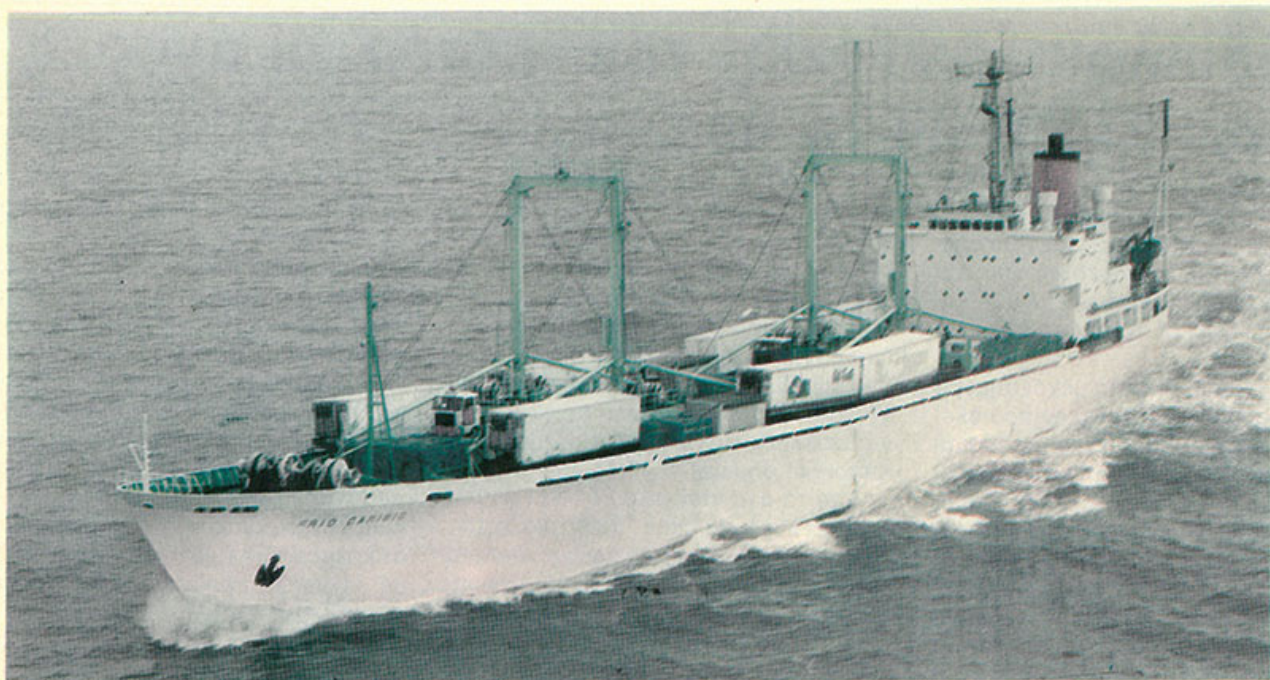
Phones: { 541361
268532

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



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

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



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

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

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

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

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

**LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.**

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

HAMBURG OFFICE
FSC FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
2000 HAMBURG (1)
WEST GERMANY
TEL.: 391433/7
TELEX: 2165378 FSQ D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG.

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986

165 πλοία, 5.074.021 τον. γκρός, οί αγορές των Έλλήνων τό πρώτο εξάμηνο του 1987

Έντυπωσιακός χωρίς άλλο, ό αριθμός των πλοίων καί τό τοννάζι που απέκτησαν Έλληνες πλοιοκτήτες από τήν αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων κάθε κατηγορίας κατά τό πρώτο εξάμηνο του έτους.

Σύμφωνα μέ τά γνωστά μέχρι σήμερα στοιχεία — από τούς πίνακες που ακολουθούν λείπουν όρισμένες μετονομασίες πλοίων καί ή σημαία του νέου νηολογίου τους — από τά 165 πλοία, 5.074.021 τον. γκρός που πέρασαν σέ Έλληνικά συμφέροντα κατά τό χρονικό διάστημα 1/1 — 30/6/87, μόνον 28 πλοία, 641.914 τον. γκρός γράφηκαν στό έθνικό νηολόγιο, δηλαδή ποσοστό 16% του αριθμού των αγορασθέντων πλοίων ή ποσοστό 13% τής χωρητικότητας.

Τό μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων που αναζήτησαν άλλες λύσεις, γιά τή συμπίεση του κόστους λειτουργίας τους, προτίμησαν τό Κυπριακό νηολό-

γιο, ενώ σχετικώς περιορισμένος υπήρξε ό αριθμός των πλοίων που γράφηκαν στή δύναμη τής Λιβερίας καί του Παναμά — μέ τήν εύκαιρία επαναλαμβάνουμε ότi τά νηολόγια των χωρών αυτών είναι άκριβά καί ότi έφ' όσον δέν μπορεί νά ακολουθηθεί πρός τό παρόν ή λύση του έθνικού νηολογίου είναι προτιμότερο γιά πολλούς λόγους νά προτιμάται ή Κυπριακή σημαία.

Από τά αγορασθέντα 84 είναι μάλκ κάρριερς, συνολικής χωρητικότητας 2.291.170 τον. γκρός, 45 δεξαμενόπλοια καί μικτά σκάφη (OBO - ORE/OIL) χωρητικότητας 2.437.745 τον. γκρός καί 36 πλοία γενικού φορτίου 345.106 τον. γκρός, στά όποια περιλαμβάνονται τά κοντεϊνερόπλοια καί τά πλοία μεταφοράς αυτοκινήτων.

Κατά κατηγορία, τά έγγραφέντα στό Έλληνικό Νηολόγιο είναι 11 μάλκ κάρριερς 355.318 τον. γκρός, 7 τάνκερς καί

μικτά 185.353 τον. γκρός καί 9 φορτηγά πλοία, 71.756 τον. γκρός.

Χωρίς άμφιβολία μετά τίς παραπάνω αγορές ό Έλληνόκτητος στόλος βρίσκει καί πάλι στήν πρωτοπορία έναντι των ανταγωνιστών του, ενώ αξίζει νά σημειωθεί ή κυριαρχία των Έλλήνων που παρατηρήθηκε στήν αγορά των μεταχειρισμένων κατά τό διαρρέυσαν εξάμηνο, ή όποία απέληξε στίς παρακάτω αγορές, όι περισσότερες των όποιων διακρίθηκαν γιά τήν ανταγωνιστικότητα των τιμών καί τό ύψηλό βαθμό τεχνικών προδιαγραφών των προσκτηθέντων πλοίων.

Ακολουθούν οί πίνακες των αγορασθέντων πλοίων κατά κατηγορία, όπου αναφέρονται τό προηγούμενο όνομα τό έτος ναυπηγήσεως, χωρητικότης, νέο όνομα καί σημαία νέου νηολογίου —όσα βεβαίως έγιναν γνωστά στά «Ν.Χ.» μέχρι σήμερα:

ΠΛΟΙΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

Προηγούμενο Όνομα	Έτος Ν/σεως	Τον. Γκρός	Νέο Όνομα (Σημαία)
Isar Express	73	14.212	μετ. Νορέζια Κάρστεν» (Ε)
Zeebrugge	71	13.208	μ. «Όσεαν Τσάμπιον» (Κ.)
Liff on	77	1.598	μετ. «Αλέξανδρος II» (Ε)
Lift off	77	1.584	μετ. «Αλέξανδρος III» (Ε)
Cartago	73	6.900	μετ. «Καρμενσίτα» (Ε)
Nordland V	71	6.737	μετ. «Νήσος Πάρος» (Ε)
Kee Promoter	74	13.633	μετ. «Ρούμπυ Στάρ» (Ε)
Nathalie	76	10.936	μετ. «Παϊονήρ Σκάυ»
Union Dunedin	78	6.300	μ. «Πρόγκρες Άτλάντικ» (Ε)
Alce	81	9.206	—
Arao	81	9.206	—
Byakudan Maru	78	10.340	μετ. «Άτλάντικ Κουήν» (Κ.)
Shinkai Maru	78	10.340	μ. «Άτλάντικ Μάτζεστου» (Κ.)
Marabank	77	16.893	—
Venus Island	80	13.037	—
Easter Bay	75	12.969	μετ. «Άμαντέους» (Λ.)
Manhattan	77	11.167	μετ. «Μαρίτσα Πατέρα» (Κ.)
Mishnish	76	1.599	μετ. «Γ. Ρούσσος II» (Κ.)
Rio Neuquen	74	8.558	μετ. «Λάκυ Άστρον» (Κ.)
Rio Calingasta	73	8.558	μετ. «Λάκυ Θάντερ» (Κ.)
Rio Marapa	72	8.558	μετ. «Λάκυ Κάρριερ» (Κ.)
Rio Abaucan	73	8.558	μετ. «Λάκυ Ρόουζ» (Κ.)
Rio Pilcomayo	73	8.558	μετ. «Λάκυ Σκόουπ» (Κ.)
Rio Los Sauces	73	8.558	μετ. «Λάκυ Στάρ» (Κ.)
Rio Parana	71	10.409	μετ. «Λάκυ Φόρς» (Κ.)
Green Forest	80	11.961	μ. «Παντελής Καλλίκτης» (Ε)
Pikebank	79	12.124	—
Meredith E.	81	8.831	μετ. «Φλώρα» (Ε)
Provide	65	9.622	—
Nausicaa	78	16.893	—
United Pioneer	77	11.159	μετ. «Άτλάντικ Λίλυ» (Κ.)
Valkenier	78	1.479	—
Onwards	77	9.996	—
Pelops	76	9.872	μετ. «Μερίντιαν Σή» (Κ.)
Dacebank	79	12.214	—
Matua Ivanic	69	9.333	—

ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

Προηγούμενο Όνομα	Έτος Ν/σεως	Τον. Γκρός	Νέο Όνομα (Σημαία)
Santa Silvia	77	37.456	μετ. «Άτλάντικ Σέιλορ» (Ε.)
Great Acclaim	81	29.761	μετ. «Μαρία» (Ε.)
Feng Shiang	79	16.430	μετ. «Σηρόβερ» (Κ.)
Bise	72	79.317	μετ. «Τρέιντ Ντέαρινγκ» (Κ.)
Soaring Kite	78	36.548	μετ. «Άελλώ» (Λ.)
Mikolady	77	9.634	μετ. «Κυδωνία» (Κ.)
Jed Forest	72	83.714	μετ. «Λαίδη Σκάυ» (Κ.)
Nadine	76	17.129	μετ. «Άρώ» (Λ.)
Friendly Ranger	72	51.400	μετ. «Κωνσταντίνος» (Λ.)
Caroline	75	17.129	μετ. «Σή Χάρμον» (Κ.)
Don Catarino	82	18.709	μετ. «Σηντράιβ» (Κ.)
Angel Bay	77	31.368	μετ. «Σημιούζικ» (Κ.)
Temple Bay	78	31.368	μετ. «Πετρόπολις» (Ε.)
Singa Sun	74	31.228	μετ. «Σηφάκον» (Κ.)
Irish Spruce	83	39.773	μετ. «Νεφέλη» (Ε.)
West Bridge	73	30.929	μετ. «Μίς Ντίνα» (Κ.)
Han Pacific	74	15.575	μετ. «Άκτή» (Κ.)
Doo Yang Ace	77	33.400	μετ. «Σουέρτε» (Λ.)
Finntimber	75	15.646	μετ. «Γκούντ Φαίθ» (Ε.)
Great City	73	15.612	—
West Jinoriwon	72	24.615	μετ. «Τζάσπερ» (Κ.)
Sagr Jubail	72	21.743	μετ. «Φίγκαρο» (Κ.)
Sagr Yanbu	72	21.743	μετ. «Μπολερό» (Κ.)
Belo Mundo	78	19.211	—
Mineralis	73	36.330	μετ. «Μίνεραλ Στάρ» (Κ.)
Pacific Faith	73	17.918	μετ. «Φόρτσιουν» (Ε.)
Mare Nordico	72	33.268	μετ. «Χαρίκλεια» (Ε)
Anna K.	81	10.670	μετ. Τάργκα (Κ.)
Reynolds	73	18.025	—
Linda	71	17.878	μετ. «Σπυρίδων Χ.» (Κ.)
Almajor	70	10.899	μετ. «Άργυρούλα» (Κ.)
World Palm	81	16.074	μετ. Πρωτοπόρος III. (Κ.)
World Power	82	24.597	μετ. «Άπόστολος Άνδρέας III» (Κ.)
Sandefjord	74	65.685	μετ. «Κυμώ» (Π.)
Telfair Explorer	76	10.805	μετ. «Κέα Έξπλόρερ» (Κ.)
Telfair Mariner	77	33.509	μετ. «Κόρυ» (Λ.)

Προηγούμενο Όνομα	Έτος Ν/σεως	Τον. Νέο Όνομα Γκρός (Σημεία)
Kotkaniemi	68	11.384 μετ. «Φλάγκ Άδριέν» (Ε.)
Melissa Mary	77	19.253 μετ. «Εξέκλιουτιβ» (Λ.)
Bunko Maru	76	30.746 μετ. «Τρέιντ Κάρριερ» (Κ.)
Shannon	74	20.712 μετ. «Κλιβία» (Κ.)
New Star	76	22.685 μετ. «Αγαμέμνων Σ.Β.» (Π.)
Maers Semakan	81	34.447 μετ. «Αστερίξ» (Μπχ.)
Olamar	72	17.399 μετ. «Καλού» (Κεϋλ.)
Magic Star	74	17.135 μετ. «Κάπταιν Τζώρτζ» (Κ.)
Aleppo	74	22.997 μετ. «Γουέστερν Θέμις» (Κ.)
Anwar	75	16.247 μετ. «Έπος» (Κ.)
Boujniba	75	16.247 μετ. «Πόλλουξ» (Κ.)
Parama	74	20.715 μετ. «Αλέκος Μ.» (Κ.)
Troll Maple	70	24.102 μετ. «Σίτυ όφ Σαλόνικα» (Βρ.)
Suiko Maru	78	23.966 μετ. «Λάσσια» (Κ.)
Enard Hope	80	30.507 μετ. «Ανίτο» (Λ.)
Thames Maru	76	23.980 μετ. «Ελμπέλλα IV» (Κ.)
Anita Dan	76	19.451 μετ. «Ανναμπέλα Τού» (Κ.)
Woko Maru	76	20.456 μετ. «Ευριδίκη» (Κ.)
Van Fort	78	18.321 μετ. «Στάρμαν» (Κ.)
Sea Glory	83	18.173 μετ. «Σήσταρ II» (Κ.)
Jonna Dan	75	34.745 μετ. «Μάδερ Έρδίκ» (Κ.)
Cissus	74	18.694 μετ. «Χάντερ» (κ.)
Kao Cheng	79	12.784 μετ. «Κρίσσα» (Π.)
Bunga Sripagi	76	22.297 μετ. «Ντίμαν» (Κ.)
Silver Carrier	77	21.667 μετ. «Κανάρης» (Κ.)
Phoenix	79	11.243 μετ. «Προύσσα» (Κ.)
Chiba	74	35.014 μετ. «Κορνήλιος» (Λ.)
Anatole P.	76	35.771 μετ. «Αϊρόνε Σ.Β.» (Κ.)
East Express	75	17.203 μετ. «Γλυκοφιλούσσα» (Κ.)
Western Ex- press	75	17.203 —
Eastern Hazel	72	41.164 —
Kohwa Maru	73	62.311 μετ. «Κέηπ Σάν» (Ε.)
Limbas	72	31.934 μετ. «Αϊντα» (Κ.)
Southern Gale	77	64.070 —
Sissy	73	18.064 μετ. «Βάνια Η.» (Κ.)
Flores	77	20.608 μετ. «Φάνης» (Κ.)
Glendale	73	69.910 —
Cassiopeia	72	40.720 μετ. «Κουκαμπούρα» (Ε.)
Docebarra	74	32.012 —
Realico	69	24.615 —
Oak Sun	82	29.487 μετ. «Αναγγελ Έξπρές» (Ε.)
Ξαδς Γλοριοθς	72	35.827 —
Κεν Ωψτορυ	77	35.713 μετ. «Φόρουμ Βίκτορυ» (Ε)
Wanderer	73	16.317 μετ. «Σωτήρας» (Π.)
Ken Trader	77	35.713 —
Dry Sack	75	17.355 —
Castel Blanch	75	17.355 —
Banda Azul	75	17.355 —

**ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ
& ΜΙΚΤΑ**

Προηγούμενο Όνομα	Έτος Ν/σεως	Τον. Νέο Όνομα Γκρός (Σημεία)
World Horizon	75	61.000 μετ. «Νικόλαος» (Μπχ.)
Procrest	74	17.724 μετ. «Σή Γκλόρυ» (Κ.)
Maers Angus	67	53.226 μετ. Μπλούγουωτερ» (Π.)
Vitoria	64	9.116 μετ. «Βιτόρια» (Ε.)
Murat M.	70	62.357 μετ. «Νόρδερν Ντάνσερ» (Π.)
Esso Forth	67	40.675 μετ. «Ντάϊμοντ» (Κ.)
Alamo	78	28.025 μετ. «Σήγουιντ 2» (Κ.)
Texako Darien	67	41.187 μετ. «Νομικός Δ.» (Κ.)
Obo Trader	71	54.687 μετ. «Αγία Ειρήνη» (Κ.)
Acmaea	59	12.222 μετ. «Πρόφεςυ» (Κ.)
Chevron		
Brussels	72	122.812 μετ. «Πολύανθος» (Κ.)

Taxco	74	52.830 μετ. «Λέοντας» (Κ.)
Almalaz	65	25.503 μετ. «Πηνελόπη» (Λ.)
Caddie	81	41.390 μετ. «Αναγγελ Γκρέντνεσ» (Ε.)
Viking Hawk	80	42.236 μετ. «Πάρης II» (Ε.)
Leeward	72	14.211 μετ. «Αήγουαρντ» (Ε.)
Bun Mi	69	3.585 μετ. «Πάτμος» (Ε.)
Moorfields Mo- narch	75	44.698 μετ. «Χαβάιαν Κίγκ» (Π.)
Queen	71	54.761 μετ. «Κουήν Εϋη» (Κ.)
Tantra	72	120.787 μετ. «Αντάρκτικα» (Κ.)
Alexander K.	60	12.762 —
Golden Tiger	75	47.133 μετ. «Τσάριοτ» (Κ.)
Welcomer	70	17.485 μετ. «Καλλιόπη Ζ» (Κ.)
Sunny Hawk	77	6.898 μετ. «Ανδρέας.» (Κ.)
Honam Ruby	70	99.011 μετ. «Στάρ Ρέϋ» (Κ.)
Jorgen J. Loren- tzen	75	72.614 μετ. «Βιολάντα» (Ε.)
Kinko Maru	72	129.216 —
Langfonn	77	31.714 μετ. «Όβελιξ» (Λ.)
O.T. Garth	74	18.309 μετ. «Ασφαλντ Τσάμπιον» (Ε.)
Divine Valley	76	28.000 —
Chevron		
Frankfurt	67	41.922 —
Recife	73	30.067 μετ. «Γέρος» (Κ.)
Agip Milano	68	46.955 —
Arize	62	2.201 μετ. «Γκέιλ» (Ε)
Hoegh Hood	73	112.306 μετ. «Μέριτ» (Π.)
Taisetsu	73	117.178 —
Hoegh Hill	71	112.306 —
Apache	75	65.803 μετ. «Νιόβη» (Λ.)
Iskar II	74	126.412 —
Obo Baron	70	55.032 —
Tenko	76	4.993 —
Diana	77	75.124 —
Fairfield Sun		
Rise	75	105.553 —
World Nisseki	74	124.870 —
Seateam		
Courier	73	50.849 —



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

'Απίστευτο... καί όμως... αληθινό

Του κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΚΑΤΣΙΜΠΙΡΗ, αντιπροέδρου της ΠΕΠΕΝ

Μάθαμε ότι φορτηγό πλοίο ελληνικής ναυτιλιακής εταιρίας με παράδοση στο χώρο, φόρτωσε από τό Κενάϊ της 'Αλάσκας χύδην φορτίο λιπασμάτων (φορτίο με μορφή κρυσταλλικών κόκκων) για να τό μεταφέρει στη Χιλή.

Παρά την κανονικότητα εκφόρτωση οι παραλήπτες παραπονέθηκαν για έλλειμμα στους 'Αμερικάνους ασφαλιστές του φορτίου, οι όποιοι προφανώς τούς αποζημίωσαν καί στη συνέχεια στράφηκαν κατά των πλοιοκτητών με άγωγή στα ελληνικά δικαστήρια — ή έκδίκασή της αναμένεται με ενδιαφέρον — καί τά δικηγορικά ... πυρά εξιστορούν στην άγωγή καί έμεις αντιγράφουμε:

«'Επειδή οι εναγόμενοι ευθύνονται για την παραπάνω ζημία γιατί αυτή οφείλεται στην άμέλεια του πλοιάρχου καί του πληρώματος, οι όποιοι δέν έλαβαν τά κατάλληλα μέτρα για τή φύλαξη των φορτωθέντων έμπορευμάτων, με αποτέλεσμα να διασκορπισθεί καθ' όλη τή διάρκεια του ταξιδιού 167.8 μετρικοί τόνοι του χύδην έμπορεύματος πράγ-

μα πού θά μπορούσε να είχαν αποφύγει άν, μεταξύ των άλλων είχαν μεριμνήσει σε κλειστές από όλες τις πλευρές καί στεγανές αποθήκες (SIC) του πλοίου».

Νομίζετε ότι είναι ευθυμογράφημα; Γελιογραφία χωρίς σκίτσα; Πλοίο πού ταξιδεύει 'Αλάσκα — Χιλή με άνοιχτά κύτη (δόκιμη μετάφραση των άποκαλούμενων «άποθηκών») καί 168 όλόκληροι τόνοι χύδην φορτίου συμπαρασύρονται από τόν άνεμο καί χάνονται στους ωκεανούς όπως ή τέφρα της Μαρίας Κάλας.

'Αποκρήματα φαντασιόπληκτου άσφαλιστή ή κάποιου άδαούς περί τά ναυτιλιακά;

Αυτό τό δίλημμα καλείται να λύσει τό ελληνικό δικαστήριο. Δέν θέλουμε να προδικάσουμε αλλά μπαίνουμε στον πειρασμό να πούμε ότι δέν μπορεί να έκτίθεται με τόσο έλαφρότητα ή μεταφορική ικανότητα ενός πλοίου καί ή θαλασσινή έμπειρία 'Ελλήνων πλοιάρχων, άξιωματικών καί πληρωμάτων.

Σίγουρα σύσσωμος ό πλοιαρχικός κό-

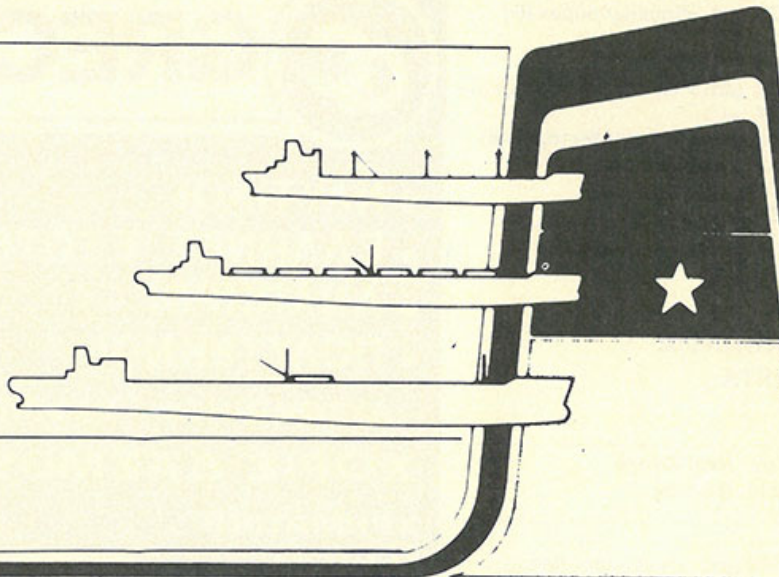
σμος θά παρευρεθεί — θάλεγα καί πολλοί παράγοντες από τό χώρο της Ναυτιλίας καθώς πιστεύω δέν θά λείψει καί ό ναυτιλιακός τύπος — για να παρακολουθήσει με ενδιαφέρον τή διαδικασία της ύπόθεσης ΕΞΑΝΕΜΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ από τις ΑΠΟΘΗΚΕΣ (άμπάρια) του πλοίου.

Προβληματίζομαι για τά επιχειρήματα των εναγόντων καί χωρίς να θέλω να μπώ σε ξένα χωράφια ουδενός καί χωρίς να θέλω να άμφισβητήσω τό ταλέντο ουδενός — διερωτώμαι γιατί οι εναγόντες δέν φροντίζουν να μάθουν τουλάχιστον πρώτα πόσο ... άπίθανο (;) είναι για έναν πλοίαρχο να αφήσει τις άποθήκες (άμπάρια) του πλοίου άνοιχτές σε ένα ταξίδι 30 ήμερών 'Αλάσκα — Χιλή με αποτέλεσμα να εξανεμισθεί τό φε, -ίο.

Τό γιατί είναι άπίθανο τό αφήνομε στη σεβαστή κρίση του δικαστηρίου.

Καί άν όντως έχει κανείς καί τήν παραμικρή ύπόνοια ότι αυτό συνέβη τότε θά πρέπει να γραφτεί όλοσέλιδο στο βιβλίο των ... ΡΕΚΟΡ ΓΚΙΝΕΣ.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

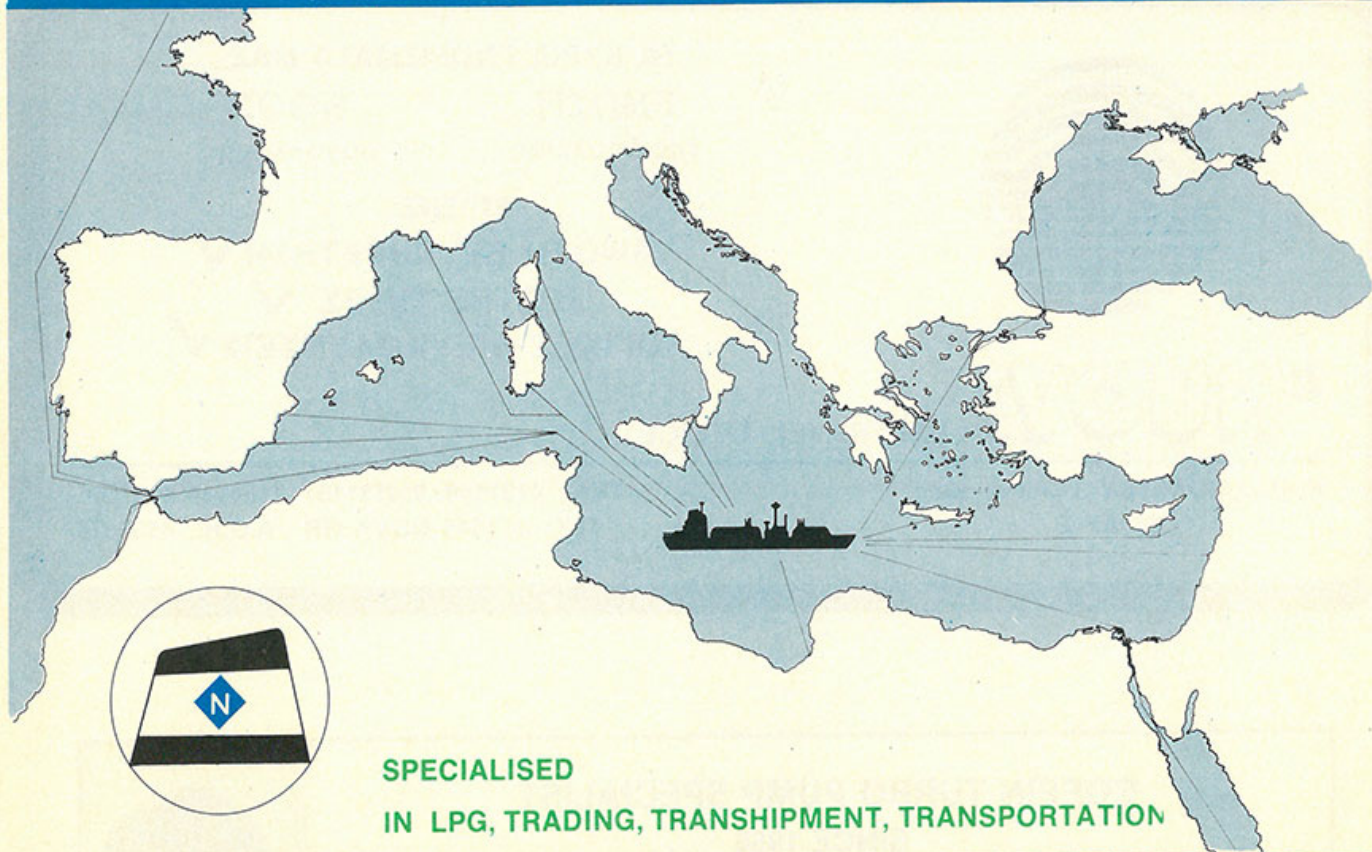


ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR



**SPECIALISED
IN LPG, TRADING, TRANSHIPMENT, TRANSPORTATION**

NAFTOMAR

BUSINESS CENTER
252/254 KIFISSIAS AVENUE
HALANDRI - ATHENS
TL. SWITCHBOARD: 6472041-5
OPERATION: 6472046-8
TX. 218541 / 218222
CB. NAFTOMAR ATHENS

NAFTOMAR

SHIPPING & TRADING Co LTD
33 AKTI MIAOULI
5TH FLOOR - PIRAEUS
TEL: 4524 052 - 4524 126
TLX.: 213077, 211605 "NAFT GR"
CABLES: NAFTOMAR PIRAEUS

CHEMIGAZ SERVICES S.A.R.L.

114, AVE DES CHAMPS - ELYSEES
75008 - PARIS
TL. 35.91.433 - 35.91.434
TX. 640641 - 640695

NAFTOMAR SHG + TRD Co. LTD.

UFFICIO DI RAPPRESENTANZA
30, VIA G. FARA - 20124 MILANO
TL. 657.0119 - 657.0465



"NUOVA" TRAVEL OFFICE

Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 5-3ος όροφος
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΜΑΣ
ΓΝΩΣΗ **ΗΘΟΣ**
της Δουλειάς συναλλαγής

ΕΠΙΣΗΣ
ΑΦΟΓΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ✓
ΣΩΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ✓
ΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ✓

ΤΗΛ.: 4131148-9, 4131157 4134144, 4137666
ΤΛΧ: 24 1545 NOVA GR Α.Ο.Η.: 4135573

COFFIN TURBO PUMP SPECIALIST
SINCE 1956

MAMI S.A.

SPARES

REPAIRS



ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΓΟΡΑ, ΣΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΑΠΟ 20 ΚΡΑΤΗ ΚΑΙ

ΕΧΟΝΤΑΣ ΣΤΙΣ ΤΑΞΕΙΣ ΜΑΣ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΩΣ ΗΓΟΥΜΕΝΟ ΣΠΕΣΙΑΛΙΣΤΑ Φ. ΒΡΕΤΤΟΣ

Α.Δ.Μ.Ε.ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΜΑΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ

ΜΕ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ: ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ — ΚΑΝΑΔΑ

Υπενθυμίζουμε:

- ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΤΑΧΥΤΑΤΗ — ΥΠΕΥΘΥΝΟΤΗΣ
- ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ — ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ
- ΑΥΘΗΜΕΡΟΝ — ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ
- COMPUTERIZED STORAGE MANAGEMENT SYSTEM

MAIN OFFICE:

FRANCE

MAMI S.A.

72 TER AVENUE FOCH

92250

LA GARENNE COLOMPES

TEL: 01 -47.82.80.80

TLX: 612321 MAMICO

Man. Dir. Mr. LECHELON

- A) ΤΙΜΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ, PER UNIT
- B) ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ: ΓΙΑ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΕΙΔΟΣ
- Γ) ΜΗ ΧΡΕΩΣΙΣ ΕΞΟΔΩΝ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ
- ΕΙΣ ΕΛΛΑΔΑ — ΕΥΡΩΠΗ
- Δ) ΕΚΠΤΩΣΙΣ 15%
- Ε) ΣΕ ΔΙΑΘΕΣΙΜΟΤΗΤΑ — COMPLETE UNIT'S —
- ΕΚΠΤΩΣΙΣ 40%. ΣΥΝΟΔΕΥΟΜΕΝΑ ΜΕ ABS
- CERTIFICATE.

F. VRETTOS

PRIVATE

HOLLAD — HELLAS

010-471.36.54 — 01-45.10.548

ΕΚΑΣΤΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΣΑΣ ΚΑΘΙΣΤΑ ΑΝΕΤΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ

Sing. F. VRETTOS - LECHELON

ΚΡΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΝΕΟ ΝΟΜΟ ΤΟΥ ΝΑΤ

Ήσυχως από τα σοβαρώτερα μέτρα, που μπορούν να βοηθήσουν στην προσέγγιση του Έλληνικού πλοίου προς τα διεθνή ανταγωνιστικά επίπεδα, είναι και εκείνα που λαμβάνονται σε σχέση με το ΝΑΤ.

Όλοι οι παράγοντες της ναυτιλίας είχαν την ελπίδα ότι, το από έτους και πλέον κυκλοφορούμενο σχέδιο νόμου περί του ΝΑΤ, θα βοηθούσε την ναυτιλία να ξεπεράσει κατά το δυνατόν της δυσκολίες της, ιδίως μετά την εξαγγελία από τον ΥΕΝ κ. Στ. Αλεξανδρή, τον παρελθόντα Νοέμβριο, των μέτρων προς συγκράτηση των πλοίων στο έθνικό μας νηολόγιο.

Αντιθέτως όμως, το προσφάτως ψηφισθέν σχέδιο νόμου όχι μόνον δεν βοηθά, αλλά προσθέτει δυσκολίες. Και εύλογως διερωτάται κανείς. Ποιός τά εκανε και σε τί αποσκοπούσε!

Αλλά όπως φαίνεται και για το ίδιο το ΝΑΤ, που είναι σήμερα ο μεγάλος άσθενής στο χώρο της ναυτιλίας, δεν κάνει επίσης τίποτα. Αποπειράται μόνο να βελτιώσει ελαφρώς τα οικονομικά του αλλά με τον πιο εύκολο ή πρόχειρο τρόπο: της αύξησης δηλαδή των εισφορών του πλοιοκτήτη κατά 3% και του ναυτικού κατά 1% ενώ, ή πραγματικότητα είναι:

— Πρό εξαιτίας ο αριθμός των συνταξιούχων ήταν 29.000 περίπου. Σήμερα ξεπερνά τους 43.000. Παρατηρήθηκε μία άλματώδης αύξηση των κατά 65% περίπου, που δεν είναι εύκολο κανείς να υποθέσει που οφείλεται.

— Σήμερα το ΝΑΤ χρειάζεται μνηστώς για την καταβολή των συντάξεων συνυπολογιζόμενων και των δώρων

Χριστουγέννων και Πάσχα και της θερινής αδειας, περίπου 2.600.000.000 δρχ.

Λυμβανομένου υπόψη ότι, οι πόροι του, πέραν από τις εισφορές των εν ενεργεία ναυτικών, είναι μηδαμικοί θα πρέπει, για να μπορεί να ανταποκριθεί σ' αυτές τις ανάγκες να εισφέρουν στο Ταμείο, διπλάσιοι περίπου ναυτικοί από εκείνους που σήμερα εργάζονται στα πλοία.

Στά άρθρα 3 και 4 του νέου νόμου γίνεται πολύς λόγος για την **απαγόρευση** ναυτολογίσεως συνταξιούχων του ΝΑΤ ή άλλων φορέων ατόμων, που κατέχουν ναυτικό φυλλάδιο. Επίσης **για άναστολή** καταβολής συντάξεως σε όσους εκτίουν ποινή σε ελληνικές φυλακές στερητική της ελευθερίας, πέραν του έτους και σε εκείνους που λόγω ατυχήματος ή ανικανότητας, για όσο χρόνο έχουν υποχρέωση και δεν προσέρχονται να εξετασθούν. Τέλος, **για τους εικονικά** ναυτολογούμενους επί των πλοίων (τους μη δικαιολογημένα επιβαίνοντας) και τους συνταξιούχους προβλέπονται **ποινές φυλακίσεως** τουλάχιστον ενός έτους. Οι ίδιες ποινές επιφυλάσσονται και για άλλα πέντε πρόσωπα, ανήκοντα στην πλοιοκτησία και το πλοίο.

Ποιό είναι όμως το ουσιαστικό όφελος για το ταμείο;

Μάλλον πρέπει να είναι μηδαμικό, γιατί οι επιθυμούντες να ναυτολογηθούν συνταξιούχοι είναι εξ εκείνων που έχουν πάρει πολύ πρόσφατα σύνταξη ενώ, οι πλοιοκτήτες σε σπάνιες περιπτώσεις, ιδίως για κατώτερα πληρώματα, επιζητούν την ναυτολόγηση στα πλοία τους, συνταξιούχων ναυτικών γήρατος.

Η σκοπιμότητα εξ άλλου της στερήσεως της συντάξεως από κάποιον που εκτίει ποινή πέραν του έτους δεν γίνεται κατανοητή. Διερωτάται κανείς, μήπως μεγάλος αριθμός συνταξιούχων του ΝΑΤ εύρισκεται στις ελληνικές φυλακές και έτσι προβλέπεται κάποιο σοβαρό οικονομικό όφελος για το ταμείο; Το άσπετο ή το τραγικό στην περίπτωση της διατάξεως αυτής είναι ότι ο ναυτικός θεωρείται «νεκρός» για να παρασχεθεί ή σύνταξη του στους δικαιουμένους συγγενείς του.

Μηδαμινό επίσης, θα πρέπει να είναι το οικονομικό όφελος του ταμείου από άναστολή καταβολής συντάξεων, στη περίπτωση μη εμφάνισης προς εξέταση άσθενών λόγω ατυχήματος ή ανικανότητας, γιατί και οι περιπτώσεις είναι ελάχιστες και το χρονικό διάστημα πολύ μικρό.

Καθ' όσον αφορά στους εικονικά ναυτολογούμενους επί των πλοίων, το θέμα αφορά περισσότερο στην άστυνόμευση του πλοίου (ασφάλεια ναυσιπλοΐας και εργασία) και ελάχιστα στο ΝΑΤ, σάν οικονομικό αυτόδύναμο ασφαλιστικό φορέα. Για τους συνταξιούχους όμως, ή προβλεπόμενη ποινή φυλακίσεως θεωρείται εξοντωτική.

Αντίθετα, με απλότητα ή προχειρότητα αντιμετώπισης το θέμα της παραγραφής των απαιτήσεων του ταμείου ή των ασφαλισμένων που προήλθαν από τον επανυπολογισμό των συντάξεων (παρ. 6. άρθρο 2 του νόμου) που έγινε με βάση τις διατάξεις του κ.ν. 792/78. Έπρόκειτο περί έξωφρενικών αποτελεσμάτων, που ζημίωσαν το ταμείο και άδίκησαν πολλούς ασφαλισμένους ενώ,

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

έδωσε, καθώς έγινε τότε γνωστό, την εύκαιρία σε άτομα ασκούντα εκμετάλλευση των συνταξιούχων, να επωφεληθούν από τις δημιουργηθείσες ανωμαλίες. Παράλληλα με άλλη διάταξη (άρθρο 3 παρ. 9α) χαρίζονται τα χρηματικά ποσά που καταβλήθηκαν για την εργασία αυτή (του επανυπολογισμού).

Επίσης, πολύ μικρό θά είναι ακόμη το όφελος του ταμείου από εισφορές, που πρέπει να καταβάλει ο ναυτικός, που εργάζεται σε υπό ξένη σημαία πλοίο, για να εξαγοράσει την υπηρεσία του, επιβαρυνόμενος με 7 επί πλέον ποσοστιαίες μονάδες από τις κανονικές (άρθρο 1 παρ. 2).

Τό περί εισφορών κ.λπ. άρθρο 1 του νόμου, έχει σαν κύριο άξονά του, τον περιορισμό λήξεως του ναυτολογίου σε τρεις μήνες. Τό μέτρο θά διευκολύνει κατά την πρώτη εφαρμογή του την ταμειακή εύχέρια του ταμείου. Στην πράξη θά φανεί αν τό φορτηγό πλοίο θά υποστεί κάποιες δυσμενείς επιπτώσεις από την εφαρμογή του μέτρου ενώ, πολύ φοβούμεθα ότι μπορεί να λειτουργήσει ως σοβαρό αντικίνητρο προς τη προσπάθεια που καταβάλλεται να συγκρατηθούν τά πλοία υπό την κυανόλευκο.

Επίσης, με τό άρθρο 2 επιχειρείται ή ελάφρωση, κατά τό δυνατόν, του ταμείου από τό οικονομικό βάρος, που επήλθε σ' αυτό λόγω της εφαρμογής της

διαδοχικής ασφάλισης, ή όποια σε συνάρτηση με τόν μεγάλο αριθμό των συνταξιούχων που εισέρευσαν στό Ταμείο καί της επικρατησάσης παραλλήλως ύφεσεως στην ναυλαγορά, άπετέλεσαν τίς σοβαρότερες αίτιες για την άποδυνάμωση, στό σημείο που βρίσκεται σήμερα, των οικονομικών του.

Στίς περιπτώσεις του άρθρου 2 παρ. 5 καί του άρθρου 5 γίνεται παραπομπή άμέσως ή έμμέσως σε αντίστοιχες διατάξεις του ΙΚΑ έτσι ώστε, να διαφαίνεται μελλοντική ύπαγωγή του ΝΑΤ στό ΙΚΑ ενώ, με τίς διατάξεις του άρθρου 5, πέραν τούτου προβλέπεται καί **νέα εισφορά** τό ύψος καί ό τρόπος της όποιας θά καθοριστούν με Π.Δ.

Η έπαναφορά έξ άλλου του δικαιώματος, για πολλοστή φορά, για ύποβολή αίτησεως αναγνωρίσεως ύπηρεσίας, σε ναυτικούς που στερήθηκαν του δικαιώματος ναυτολογήσεως κατά τά έτη 1967 έως καί 1974, θά επιβαρύνει οικονομικά τό ταμείο (άρθρο 3 παρ. 11). Οί περιπτώσεις αυτές λογικώς θά έπρεπε κάποτε να είχαν εξαντληθεί.

Καί επανερχόμεθα στό βασικό έρώτημα.

Μέ τόν προσφάτως ψηφισθέντα νόμο περί ΝΑΤ λύνονται ή έστω επιδιώκεται να λυθούν τά οικονομικά του προβλήματα;

Ασφαλώς όχι. Τό οικονομικό πρόβλημα του ταμείου παραμένει καί συνε-

χώς θά μεγαλώνει. Από τούς αριθμούς προκύπτει ότι δέν μπορεί να ανταποκριθεί στίς ύποχρεώσεις του ενώ, ή λύση που δόθηκε με την αύξηση των εισφορών κατά 3% του πλοιοκτήτη καί κατά 1% του ναυτικού καί τά άλλα που άφορούν τούς ναυτικούς καί συνταξιούχους μέτρα, όπως οί ποινικές κυρώσεις π.χ. για τούς ναυτολογημένους συνταξιούχους, δυσχέρειες μάλλον θά προκαλέσουν τόσο στην οικονομική εκμετάλλευση του πλοίου όσο καί στην ήρεμη καί όμαλή διαβίωση του συνταξιούχου.

Θά εξακολουθήσουν όπως φαίνεται να άγωνιούν κάθε τέλος του μηνός οί συνταξιούχοι αν θά πάρουν καί αυτόν τόν μήνα την σύνταξη τους. Καί μαζί τους ό κ. ύπουργός με τίς προσπάθειες του όποιου προς τούς οικονομικούς παράγοντες της κυβερνήσεως, ξεφυρίσκονται κάθε φορά τά άπαραίτητα χρήματα για την πληρωμή τους.

Από τόν νέο νόμο δέν φαίνεται να επιδιώχθηκε κάποια λύση. Δίνεται ή έντύπωση ότι άφίνεται στην τύχη του καί ότι αν δέν έχει αποφασισθεί, γίνεται άποδεκτή ή καταδίκη του. Καί τά μέτρα για την ναυτιλία που είναι;

Στό νέο νόμο επαναλαμβάνεται ότι τίποτα ούσιαστικό δέν προβλέπεται που να προάγει τόν επιδιωκόμενο σκοπό.

Είναι κρίμα. Ήταν μία καλή εύκαιρία.

Seatrader Maritime Inc.

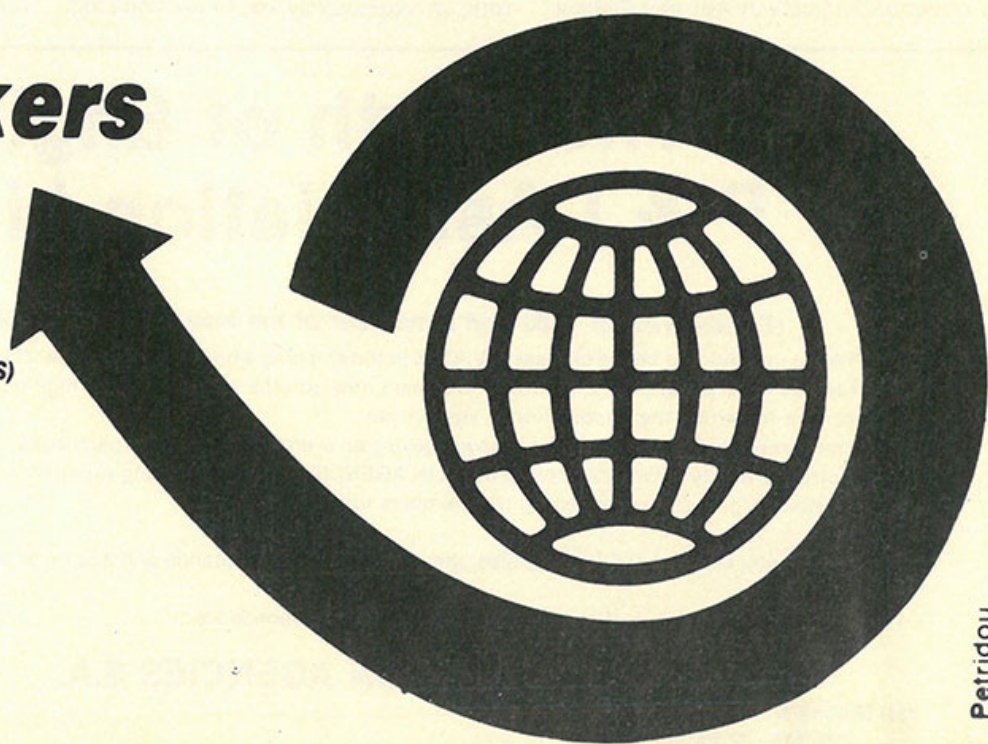
Shipbrokers

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



ΤΟ Γ' ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΣΥΜΠΟΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΑΙΓΑΙΟ

Πραγματοποιήθηκε με επιτυχία στις 4 και 5 Ιουνίου, στο Ευγενίδειο Ίδρυμα, το τρίτο Έπιστημονικό Συμπόσιο για το Αιγαίο που όργανωσαν το Ίδρυμα Αιγαίου και η Ένωση Συντακτών Ημερησίων Έφημερίδων Αθηνών.

Θέμα του Συμποσίου ήταν: «Τό Αιγαίο μέσα στους αιώνες: Ιστορία, Πολιτισμός και Προοπτικές» και κατά την έναρξη των εργασιών του παρέστη ο πρόεδρος της Νέας Δημοκρατίας κ. Κωνσταντίνος Μητσοτάκης, ο οποίος στον χαιρετισμό του προς τους συνέδρους τόνισε την σημασία του Αιγαίου για την Ελλάδα και την αναγκαιότητα μιας εθνικής πολιτικής που θα διασφαλίζει την ακεραιότητά του.

Επίσης χαιρετισμούς απηύθυναν οι Υπουργοί Αιγαίου και Βορείου Ελλάδος κ.κ. Π. Βάλβης και Στ. Παπαθεμελής και οι πρόεδροι της Ε.Σ.Η.Ε.Α. κ. Βασίλ. Κοραχάης και Ίδρυματος Αιγαίου κ. Μίνως Κυριακού.

Όμιλητές της πρώτης ημέρας του Συμποσίου ήταν οι κ.κ.: Διον. Ζακυνθινός, καθηγητής Πανεπιστημίου, Άκαδημαϊκός, ο Λόρδος Αλφρέδ του Χάμστετ, ο Δρ. Άλαιν Ντισελιέ, Καθηγητής Πανεπιστημίου Τουλούζης, ο κ. Σόλων Κυδωνιάτης Καθηγητής του Πολυτεχνείου, Άκαδημαϊκός, ο κ. Γεώργιος Βλάχος Καθηγητής του Πανεπιστημίου, Άκαδημαϊκός και η κ. Άννα Συνοδινού.

Την δεύτερη μέρα ακολούθησαν και άλλοι αξιόλογοι όμιλητές Καθηγητές Έλληνικών και Ξένων Πανεπιστημίων, τά συμπεράσματα δέ του συμποσίου εξήγαγε ο Πρόεδρος της Ε.Σ.Η.Ε.Α. κ. Β. Κοραχάης.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον από πολιτικής πλευράς παρουσίασαν, κατά την πρώτη ημέρα, οι εισηγήσεις των κ.κ. Βύρωνος Θεωδορόπουλου Πρέσβυ και του Καθηγητή Χρ. Ροζάκη καθώς και των Τούρκων Όμιλητών.

Ο Καθηγητής κ. Χρήστος Ροζάκης, μέλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Δικαιωμάτων του Άνθρώπου, αναφέρθηκε, στην αρχή, στην αναθεωρητική πολιτική της Τουρίας από το 1973 και μετά. Ο όμιλητής υποστήριξε ότι η πολιτική αυτή άρχισε να οικοδομείται βαθμιαία από τη δεκαετία του '70, μέσα στα πλαίσια της ύφεσης, αλλά και της γεωστρατηγικής αναβάθμισης της χώρας στή συνείδηση των Δυτικών Στήν αρχή αποτέλεσε επιτελικό σχεδιασμό της διπλω-



ματικής γραφειοκρατίας του τουρκικού Υπουργείου Έξωτερικών, το οποίο άρχισε επίμονα να υποδεικνύει μία γενικότερη τροποποίηση της έξωτερικής πολιτικής. Τροποποίηση ή οποία θα επέτρεπε την έξοδο από τις πάγιες μεταπολεμικές εξαρτήσεις και την αναρρίχηση της χώρας στο ρόλο μιας περιφερειακής δύναμης. Τη βασική αυτή προετοιμασία της γραφειοκρατίας, ήλθε να αξιοποιήσει η κυβέρνηση του κ. Έτεβίτ, και, άργότερα του κ. Ντεμιρέλ, μέσα από μία μαζική πολιτική — και στρατιωτική — εκστρατεία για την ανάκτηση του χαμένου εδάφους — όπως ισχυρίζονται οι Τούρκοι — που τους στερήσει η αμφίροπη πολιτική της περιόδου του Δεύτερου Πολέμου και η συνακόλουθη διπλωματική αδυναμία της άμεσως μεταπολεμικής περιόδου.

Κύριο θύμα αυτής της αναθεωρητικής στάσης υπήρξε η Ελλάδα. Για τους σχεδιασμούς της Τουρκικής πολιτικής κάθε κέρδος γεωστρατηγικό, ή ακόμα, και έδαφικό, συνεπαγόταν την ανατροπή του *status quo* στην αιγαιακή περιοχή και αντίστοιχες ζημιές για την Ελλάδα. Η αμφισβήτηση όλων των καθεστώτων στο Αιγαίο, και μία γενικά επικρεμάμενη άπειλή στην έδαφική κυριαρχία της Ελλάδος, όπως και η εισβολή και

κατοχή κυπριακού εδάφους, έχουν αποτελέσει τις μεθόδους τροποποίησης του συσχετισμού δυνάμεων που είχαν διαμορφωθεί μεταπολεμικά.

Καταλήγοντας ο κ. Ροζάκης διατύπωσε μία ταξινόμηση των προβλημάτων που έχει προκαλέσει η Τουρκία, διακρίνοντας σε διμερή ζητήματα με μία περαιτέρω διάκριση ζητημάτων που συνιστούν διαφορά μας με την Τουρκία (ύφαλο κρηπίδα) και ζητημάτων που δεν αποτελούν διαφορές, είτε γιατί δεν είναι ώριμα, είτε γιατί δεν εντάσσονται στη λογική της διαφοράς, και από την άλλη μεριά, σε διεθνή θεσμικά ζητήματα, δηλαδή ζητήματα που δεν αφορούν τις ελληνοτουρκικές σχέσεις, αλλά τη διεθνή κοινότητα, και αναφέρονται σε διεθνή θεσμικά καθεστώτα στο Αιγαίο (F.I.R., επιχειρησιακός έλεγχος, λήμνος). Τέλος, με βάση αυτήν την ταξινόμηση, ο όμιλητής πρότεινε μεθόδους ειρηνικής επίλυσης των προβλημάτων αυτών.

Επίσης ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες ήσαν οι παρεμβάσεις του βουλευτή Χίου κ. Γ. Μισαηλίδη και του τ. βουλευτή Χίου και υπουργού κ. Ν. Ζορμπά, κατά τις οποίες υπό μορφή ερωτήσεων και παρατηρήσεων, τονίσθηκαν οι Έλληνικές απόψεις και ιδιαίτερα εκείνες των ακριτικών μας νησιών.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Δομές του Ναυτεργατικού Συνδικαλισμού μας

του κ. ΧΑΡΗ ΑΡΚΑΛΑΚΗ, υποπλοίαρχου Ε.Ν.

Στήν ιδιάζουσα μορφή της ναυτιλιακής επιχείρησης, εκτός της κυβερνητικής πολιτικής που θά έπρεπε πάντα νά ήτανε διακομματική περίσκεψη και άταλάντευτη σ' όρθότητα επιδίωξη, ξέχωρη θέση σ' αυτήν και στο μέλλον της θά έπρεπε νά κατέχη ο συνεισφέρων, προσανατολισμένος και ρεαλιστικός ναυτεργατοσυνδικαλισμός.

Στήν θετική υποδομή και άποψη του συνδικαλισμού αυτού δέν θ' αναζητούσαμε αλλά θά διακρίναμε με βεβαιότητα τήν απαραίτητη και άψογη συνεργασία εργαζομένων και εργοδοτών μ' άποκορύφωμά της πάντα τήν επιβίωση της Ναυτιλίας μας, γιά τό καλό της χώρας μας, των εργαζομένων στη θάλασσα και των συναφών γιά τή Ναυτιλία μας επαγγελματιών, δηλαδή επιστημόνων, τεχνιτών, υπαλλήλων, άνεφοδιαστών, ταξιδιωτικών γραφείων κ.λπ.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση και, άκριβόλογώντας, τό «πλοϊόν», δέν είναι δυνατόν ν' άποδώσει και άνταποκριθί στους επιχειρησιακούς του τομείς, σκοπούς και επιδιώξεις των, όταν ο συνδικαλισμός των εργαζομένων σ' αυτό διέπεται από πολιτικοϊδεολογικές φαιριές και μανιφέστα, πού όχι μόνον μεταξύ των εργαζομένων δημιουργούν πολιτικοϊδεολογική άντιπαράθεση και όξύτητα, χαρακτηριστικό δυστυχώς των Έλλήνων, αλλά και τό κυριώτερον, άποστερούν τό πλοϊόν, τόν εύαισθητον επιχειρησιακόν αυτόν χώρο, από τήν εργατική άποδοτικότητα και έτοιμότητα πού άπαιτεί, ιδιαίτερα σήμερα, ο διεθνής διαμετακομιστικός στίβος των θαλασσών, μέ τούς άυστηρούς κανονισμούς και ναυλοσύμφωνά του.

Άναμφισβήτητα άποτελεί και είναι δικαίωμα συνταγματικό του κάθε Έλληνα πολίτη ή πολιτικοϊδεολογική του τοποθέτηση και έκφραση σ' όλη τήν Έλληνική και πέραν αυτής επικράτεια. Κανείς λοιπόν δέν είναι δυνατόν ν' ά-

φαιρέσει ή άλλοιωσει τό συνταγματικό αυτό δικαίωμα, αλλά προκειμένου γιά τό πλοϊόν πού κινείται, κατευθύνεται και άνταποκρίνεται στόν επιχειρησιακό προορισμό του άνά τήν ύψηλόν, μ' ένα όρισμένο και καθορισμένο αριθμό άτόμων, ή έκφραση και ή διεκυστίνδα αυτή, κατά τήν λογική γνώμη, θά πρέπει νά είναι άποψη και πιστεύω, χωρίς νά δημιουργή όξύτητα και έπίπτωση στήν όμαλή διακυβέρνηση και επιδίωξη του.

Στό πλαίσιο αυτό, πού πρέπει νά θεωρηθί σάν μαθηματικό θεώρημα, θά έπρεπε και πρέπει νά κινηθί ο ναυτεργατοσυνδικαλισμός μας και άψογα, ρεαλιστικά και προσανατολισμένα νά περιφρουρήσει τίς δικαίες και μόνον άπαιτήσεις των Έλλήνων ναυτεργατών, συνεργαζόμενος ή διαφωνών, χωρίς άκρότητες πάντα, μέ τόν Έλληνα έφοπλιστήν (γράφω έφοπλιστήν, διότι πλοιοκτήτης αυτό καθ' έαυτό είναι δανειοδότρια τράπεζα) πού και αυτός έχει τά σοβαρότατα της εποχής και διεθνούς συγκυρίας προβλήματά του, γιά τήν κάλυψη άφ' ενός του δυνατό και όχι άλλοπρόσβαλλου εργατικού αίτήματος του ναυτεργάτη και άφ' έτέρου γιά τήν άνταγωνιστικότητα και επιβίωση της Ναυτιλίας μας, πού άναμφίβολα ήτο, είναι και θά ναι τό άντικείμενο του εργασιακού χώρου γιά τόν συνδικαλιστήν και ναυτεργάτην.

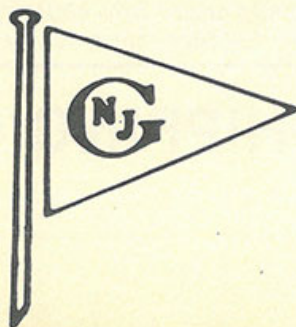
Τήν ανθρώπινη κοινωνία ενός πλοϊού, γεγονός είναι, πώς τήν παραληλίζουμε σάν μίαν οίκογένεια και σαφώς ή οίκογένεια δέν είναι δυνατόν νά προοδέψι στή ζωή όταν ο πολιτικοϊδεολογικός φατριασμός τήν χαρακτηρίζει και τήν άποπροσανατολίζει. Τόσον ή βιομηχανική έμπορική και επιχειρησιακή δομή της στεριάς, όσο και ο συνδικαλισμός της δέν είναι δυνατόν μέ τά ίδια άρθρα, φιλολογίες, εξάρσεις και άπεργίες των νά εφαρμοσθί και στήν ναυτιλιακή επιχείρηση, πού είναι και άποτε-

λεϊ ιδιάζουσας μορφής επιχειρησιακόν φορέα και χαρακτηρίζεται από τήν διεθνή συγκυρία και εύαισθησία σ' όλους τούς τομείς της.

Άν πράγματι ή Έλληνική Πολιτεία, όποιασδήποτε πολιτικοϊδεολογικής δομής και άν είναι, ενδιαφέρεται νά διασωθί και επανέλθι ή Ναυτιλία στόν τόπο μας, γιά τό καλό όλων, όφείλει τό ταχύτερον νά βοηθήσει μέ τόν δημοκρατικό, αλλά θετικό διάλογον, νά εφαρμοσθούν οι καθάρεις και ύγιεις δομές στό ναυτεργατοσυνδικαλισμόν μας και μέ άυστηρά νομοθετική υποδομή, πάντα άνάμεσα στά πλαίσια της δημοκρατικής πραγματικότητας, άν όχι ν' άπαλείψι, τουλάχιστον νά περιορίσει τόν πολιτικοφατριασμό μέσα στό πλοϊό, πού άφάνταστα τό βλάπτει στήν απαραίτητη έτοιμότητα και άνταγωνιστικότητά του, όπως του επιβάλλει ο διεθνής θαλάσσιος διαμετακομιστικός στίβος.

Αυτός και μόνον ο συνδικαλισμός, πού θά διαλλάσσεται μέ άπόψεις και επιδιώξεις ρεαλιστικές και όχι πολιτικοϊδεολογικές, μέ τόν Έλληνικό έφοπλισμό, θά είναι δυνατόν νά δημιουργήσθι τήν απαραίτητη έμπιστοσύνη στή Ναυτιλιακή επιχείρηση, έτσι πού νά συμβληθούν τά υπό ξένη σημαία πλοία της μέ τό ΝΑΤ, άμβλύνοντας μέχρι έκμηνισμού τήν καταστρεπτική άνεργία και επιβιώνοντας τό ΝΑΤ και συναφή του ταμεία, αλλά και πέραν τούτου, μέ τίς άνάλογες προϋποθέσεις, όπως κατάργησης των νομοσχεδίων 27 και 29/1974 και φορολογικές έλαφρύνσεις, νά ένθαρρυνθούν οι ψυχραιμότεροι και θέσουν πλοία τους υπό τήν γαλανόλευκο. Άνάμεσα σέ τέτοιες και μόνον δομές θά πρέπει ν' αναζητηθί πρωταρχικά ή λύση του, δυστυχώς μέχρι σήμερα άλυτου, ναυτιλιακού προβλήματος, προτοϋ διαλυθί ή Ναυτιλία μας.

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

ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Τ Ε Ρ Γ Ε Σ Τ Η

‘Από τούς ‘Αψβούργους έως τούς ‘Ιταλούς. ‘Ο ελεύθερος λιμήν και ή πύλη πρὸς τήν ‘Ανατολή.
‘Ο ανταγωνισμός τῶν Εὐρωπαϊκῶν λιμένων. ‘Ο ἐξοπλισμός και οἱ εὐκολίες τοῦ λιμένος. ‘Ο ρόλος του
στό ἐμπόριο τῶν χωρῶν τῆς Κομκεόν. Τά ναυπηγεῖα τοῦ Μονφαλκόνε. Τό μέγαρο τῶν Συνεδρίων.

Σέ λίγα ἴσως σημεία τῆς ὑδρογείου, τά σύνορα τῶν ἐθνῶν ἔχουν ἀλλάξει τόσο συχνά ὅσο τά σύνορα γύρω ἀπό τήν πόλη τῆς Τεργέστης. Κείμενη στό βορειοανατολικό μυχό τῆς ‘Ανδριατικῆς, διετήρησε πάντα τή στρατηγική της σημασία μέ τό μεγάλο λιμάνι της πού ἀνοίγει τίς πύλες μεταξύ Κεντρικῆς Εὐρώπης και τῆς Μεσογείου, τοῦ Σουέζ και δ-λης τῆς ‘Ανατολῆς. Πέντε φορές μέσα σ’ αὐτόν τόν αἰῶνα ή ἐπὶ τῆς Τεργέστης κυριαρχία ἀλλάξε χέρια. ‘Αφού διατέλεσε ἐπὶ μακρόν κάτω ἀπό τήν αὐτοκρατορία τῶν ‘Αψβούργων, περιήλθε στους ‘Ιταλούς στό τέλος τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου πού διαλύθηκε ή Αὐστριακή αὐτοκρατορία. Μετά τήν ‘Ιταλική ἀνακαχή τοῦ 1943 πῆραν τόν ἐλεγχό οἱ Γερμανοί, σχεδιάζοντας νά τήν ἐντάξουν στό Τρίτο Ράιχ. ‘Η παράδοση τῶν Γερμανῶν τό 1945 ἔφερε στήν Τεργέστη τά στρατεύματα τοῦ στρατάρχη Τίτο τῆς Γιουγκοσλαβίας πού τήν κράτησε γιά λίγο στίς τελευταῖες μέρες τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου μέχρι νά τήν παραδώσει στίς μικτές βρεταννοαμερικανικές δυνάμεις. Τέλος μόλις τό 1954 ή Τεργέστη ξαναγύρισε στήν ‘Ιταλία μέ τόν διακανονισμό τῶν ‘Ιταλο-γιουγκοσλαβικῶν συνόρων, πού σχεδόν κυκλώνουν τήν πόλη, ή ὁποία συνδέεται μέ τήν ὑπόλοιπη χώρα μέ μία παραλιακή λωρίδα 25 χιλιομέτρων.

Παρά τίς μεταβολές αὐτές, ή Τεργέστη δέν ἔχασε ποτέ τή θέση της σάν ἓνα

ἀπό τά σημαντικώτερα λιμάνια τῆς Μεσογείου. Τό ρόλο της αὐτό δημιούργησαν δύο σπουδαῖα γεγονότα. Το πρώτο ἦταν ή ἀπό τοῦ 1919 ἀνακήρυξη τοῦ λιμανιοῦ της ἀπό τόν αὐτοκράτορα Κάρολο τόν 5ο τῆς Αὐστρίας ὡς «ἐλευθέρου λιμένος», καθεστῶς πού διατηρεῖ μέχρι σήμερα. Τό δεύτερο ἦταν τό ἀνοιγμα τῆς διώρυγας τοῦ Σουέζ, πού κατέστησε τήν Τεργέστη διαμετακομιστικό πέρασμα στό ἐμπόριο μεταξύ τῆς Βόρ. ‘Ιταλίας και τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, τῆς ‘Ανατολικῆς ‘Αφρικῆς, τῆς ‘Ινδίας και τῆς ‘Απὼ ‘Ανατολῆς. ‘Ο «ἐλεύθερος λιμήν» μέ ὅλα τά οἰκονομικά πλεονεκτήματα του ἀποτελεῖ σοβαρό παράγοντα γιά τήν ἀνάπτυξη τῆς Τεργέστης. Τά ἀγαθά πού εἰσέρχονται στό λιμένα διὰ ξηρᾶς θεωροῦνται ἐκτός τῆς δικαιοδοσίας τοῦ ‘Ιταλικοῦ κράτους ἀν προέρχονται ἀπό ξένο ἔδαφος. Τά ἐγγώρια ἀγαθά λογίζονται ὡς ἐξαγωγίμα και ἐπομένως κατατάσσονται στήν ἴδια θέση μέ τά ξένα. Τά ἐμπορεύματα πού εἰσάγονται στό λιμένα διὰ θαλάσσης μποροῦν νά φορτωθοῦν ὑπό διαμετακόμιση ἀφού συμμορφωθοῦν μέ τούς κανονισμούς τῆς μέσῃ ‘Ιταλίας μεταφοράς.

Παρ’ ὅλα αὐτά τά πλεονεκτήματα, ή Τεργέστη ἀντιμετωπίζει τίς συνέπειες τοῦ σκληροῦ ανταγωνισμοῦ τῶν λιμένων τῆς Βορ. Εὐρώπης και μερικῶν ἀπό τούς φθηνότερους λιμένες τῆς ‘Ιταλίας και τῆς Γιουγκοσλαβίας. ‘Επειδή ή Γιουγκοσλαβία δέν μπόρεσε νά συγχω-

νεύσει τήν Τεργέστη στό ἔδαφός της — πού θά τῆς χάριζε ἓτσι ἓνα μεγάλο λιμάνι στήν ‘Αδριατική — ἀπεφάσισε νά ἀναπτύξει ἓνα δικό της λιμάνι, τό Κόπερ, λίγα χιλιόμετρα ἀπ’ τά σύνορα τῆς Τεργέστης. Μέ τό Κόπερ οἱ Γιουγκοσλάβοι κατάφεραν νά πάρουν ἓνα μέρος ἀπ’ τήν κίνηση τῆς Τεργέστης, ἰδίως σέ κοντέινερ και ξυλεία και σήμερα τό λιμάνι αὐτό διακινεῖ 3 ἑκατομ. τόννους φορτίων και περί τά 50.000 TEU ἐτησίως. ‘Ο ανταγωνισμός ὁμως αὐτός, ὁ μακρινός και ὁ κοντινός, εἶχε μᾶλλον εὐεργετικό ἀποτέλεσμα γιά τήν Τεργέστη, γιατί τήν παρακίνησε νά θέσει τίς ὑπηρεσίες της σέ μία πιό συναγωνιστική-βάση. Γιά νά βελτιώσει τόν τεχνικό ἐξοπλισμό της κατέστησε ἓνα πρόγραμμα πολλῶν δισεκατομμυρίων λιρετῶν μέ τό ὁποῖο ἀναβάθμισε τίς ὑπηρεσίες χειρισμοῦ τῶν φορτίων, ἐγκατέστησε μεγαλύτερο τέρμιναλ γιά τά πλοῖα μεταφοράς κοντέινερ και βελτίωσε τίς εὐκολίες λιμένος τόσο γιά τά συμβατικά ὅσο και γιά τά χύδην φορτία. Τό προσωπικό τοῦ λιμένος και οἱ φορτοεκφορτωταί ἀποδύθηκαν σέ μία κοινή προσπάθεια γιά νά διευκολυνθοῦν συναγωνιστικότερα τιμολόγια. Παράλληλα ἐνθαρρύνθηκαν οἱ ἐπενδύσεις στόν ἰδιωτικό τομέα γιά νέα λιμενικά ἔργα μέσῃ μικτῶν ἐπιχειρήσεων μέ τίς ὑπό δημοτικό ἔλεγχο ὑπηρεσίες.

‘Ηδη σήμερα δοκιμάζονται σχέδια γιά τήν ἐγκατάσταση τῶν τεχνικῶν μέσων

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



έξυπηρετήσεως φορτίων καφέ και φρούτων. Οι συγκοινωνίες μεταξύ του λιμένος και της ενδοχώρας βελτιώνονται με την πρόσφατη δημιουργία αυτοκινητόδρομου προς το Αυστριακό οδικό δίκτυο στο Ταρβίζιο στα Ιταλο-αυστριακά σύνορα. Έλπίζεται ακόμα ότι η αναδιοργάνωση των Ιταλικών σιδηροδρόμων θα καταστήσει συμφερότερες τις τιμές μεταφοράς προς και από την Τεργέστη, δημιουργώντας συγχρόνως περισσότερη δουλειά για τους σιδηροδρόμους. Τέλος, τα πολιτικά γεγονότα του Ανατολικού μπλόκ ενδέχεται να έχουν ευνοϊκές μακροπρόθεσμες επιπτώσεις για το λιμάνι της Τεργέστης. Καθώς βρίσκεται κοντά στις χώρες της Κομεκόν, υπάρχει η έλπιδα ότι η πολιτική διαφάνειας (glasnost) του κ. Γκορμπατσώφ θα επιφέρει αύξηση του εμπορίου από το ανατολικό μπλόκ, στο οποίο η Τεργέστη μπορεί να παίξει το ρόλο του συνδέσμου μεταξύ της κομμουνιστικής Ευρώπης και των διεθνών αγορών της.

Σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη της Τεργέστης αποτελεί και η

γεινίαση του μεγάλου ναυπηγικού συγκροτήματος του Μονφαλκόνε, όπου κεντρικά γραφεία της Fincantieri που εξουσιάζει τα ξηρά κύρια εθνικά ναυπηγεία της χώρας. Η τελευταία δραστηριότητα του Μονφαλκόνε ξανάφερε στην περιοχή της Τεργέστης τη βιομηχανία της ναυπηγείας επιβατηγών πλοίων στην οποία η Ιταλία κατείχε ανέκαθεν πρωτεύουσα θέση. Ήδη έχει αναλάβει τη ναυπήγηση δύο μεγάλων κρουαζιεροπλοίων των 70.000 τόννων κατά παραγγελία της Ιταλικής εταιρίας Astramar, ενώ το συνολικό του καρνέ εξασφαλίζει την εργασία 23 χιλιάδων ανθρώπων σχεδόν μέχρι το 1990.

Ένα τελευταίο στοιχείο αναμορφώσεως της Τεργέστης θεωρείται το νέο κέντρο που αναγέρθηκε στην προκυμαία του λιμένος, το οποίο προορίζεται να προσφέρει πολύτιμες υπηρεσίες στην πόλη και στην εμπορική κίνηση του λιμένος. Το νέο πολυτελές μέγαρο που ονομάστηκε «Κέντρο Συνεδρίων» εγκαταστάθηκε στο τέρμιναλ του επιβατικού λιμένος κοντά στο κέντρο της

πόλεως και στα μεγάλα ξενοδοχεία και κόστισε περί τα 5,5 δισεκατομ. λιρετών. Περιλαμβάνει αίθουσα συνεδριάσεων για 600 άτομα και μία δεύτερη μικρότερη για 200 άτομα, χώρο εκθέσεων έκτασεως 810 τ.μ., εστιατόρια, αίθουσα τύπου κ.λ.π. Είναι εξοπλισμένο με κλειστό τηλεοπτικό κύκλωμα, τέλεξ, μεταφραστικά γραφεία κ.λ.π. Η θέση του δίπλα στην προβλήτα των επιβατών του επιτρέπει να παίξει συνδυασμένο ρόλο επιβατικής εξυπηρέτησεως και οργανώσεως συνεδρίων σχετιζόμενων με τη ναυτιλία.

Πρέπει τέλος να σημειωθεί ότι η Τεργέστη είναι η έδρα της Μόνιμης Έκθεσεως Τεργέστης που καταλαμβάνει έκταση 30.000 τ.μ. και στοχεύει στην προαγωγή των συμφερόντων της πόλεως και της περιοχής. Φιλοξενεί συνήθως έξι θέσεις το χρόνο με επικεφαλής τη Διεθνή Έμπορική Έκθεση που γίνεται κάθε Ιούνιο. Άλλες εκθέσεις αναφέρονται σε σκάφη ψυχαγωγίας, σε εξοπλισμό κατασκευών και σε είδη τεχνολογίας και έρευνας.

Ε.Σ.

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5
80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS-NAPLES



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

“SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS”

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

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

* ITT 42018 EL GRECO PN

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Άρ. 1135/1986

Πρόεδρος: Στ. Χατζηδάκης

Εισηγητής: Γ. Βελλής

Δικηγόροι: Π. Παναγόπουλος,

Π. Αρβανίτης, Α. Αντάπας.

Θαλάσσια άρωγή — Νομιμοποίηση ένεργητική μελών πληρώματος άρωγου πλοίου.

Κάθε μέλος του πληρώματος του άρωγου πλοίου νομιμοποιείται νά ζητήσει με άτομική άγωγή τόν καθορισμό της όλης άμοιβής, δηλ. της άμοιβής που όφείλεται σέ όλους τούς συνδικαιούχους (πλοιοκτήτη, πλοίαρχο, πλήρωμα).

Δέν νομιμοποιείται νά ζητήσει την καταψήφισή που όφείλεται άτομικά σ' αυτό.

Έπειδή, κατά τό άρθρο 247 έδ. α. του Κώδικα Ίδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, κάθε πράξη άρωγής ή διαλύσεως πλοίου, έφόσον είχε ώφέλιμο αποτέλεσμα παρέχει δικαίωμα εύλογης άμοιβής. Κατά τό άρθρο 251 του ίδιου Κώδικα, τό μισό της άμοιβής αυτής ανήκει στόν πλοιοκτήτη του άρωγου πλοίου, τό τέταρτο στόν πλοίαρχο και τό υπόλοιπο τέταρτο στό πλήρωμα. Κάθε αντίθετη συμφωνία είναι άκυρη. Τό μέρος της άμοιβής που αναλογεί στό πλήρωμα κατανέμεται βάσει πίνακα που συντάσσεται από τόν πλοίαρχο, άνάλογα μέ την προσωπική συμβολή του καθενός. 'Αν έγερθεί άμφισβήτηση, αυτή λύνεται από τή λιμενική ή την προξενική αρχή, κατά της άποφάσεως των όποιων επιτρέπονται αντιρρήσεις ένώπιον του προέδρου των Πρωτοδικών (ήδη του μονομελούς πρωτοδικείου, σύμφωνα μέ τό άρθρο 3 παρ. 2 ΕισΝΚπλΔ). Κατά τά λοιπά έφαρμόζονται άναλόγως οι διατάξεις του άρθρου 947 της Πολιτικής Δικονομίας (ήδη άρθρ. 980 ΚΠολΔ). 'Εξάλλου, κατά τό άρθρο 254 ΚΙΝΔ, αν δέν έπιτευχθεί συμφωνία, τό ποσό της άμοιβής όρίζεται από τό δικαστήριο, τό όποιο λαμβάνει υπόψη τις περιστάσεις μέ βάση α) κατά πρώτο λόγο τό αποτέλεσμα που έπιτεύχθηκε, τίς προσπάθειες και τό ζήλο όσων βοήθησαν, τόν κίνδυνο που διέτρεξε τό βοηθηθέν πλοίο, οι επιβάτες, τό πλήρωμα και τό φορτίο, οι σώστες και τό άρωγό πλοίο, τό χρόνο που διατέθηκε, τά έξοδα στα

όποια ύποβλήθηκαν, τίς ζημιές που ύπεστησαν και τούς κινδύνους ευθύνης και άλλους που διέτρεξαν οι σώστες, την άξία του ύλικού που έκτέθηκε άπ' αυτούς στους κινδύνους, ένόψει και της τυχόν ειδικής διασκευής του βοηθήσαντος πλοίου και β) κατά δεύτερο λόγο, την άξία των πραγμάτων που διασώθηκαν. Τό δικαστήριο μπορεί νά περιορίσει ή νά μήν επιδικάσει άμοιβή, αν οι σώστες τους κατέστησαν άναγκαία τή διάσωση ή την άρωγή ή έγιναν ένοχοι κλοπών, άποκρύψεων ή άλλων δόλιων πράξεων. Τέλος, κατά τό άρθρο 255 ΚΙΝΔ, κατά τή διαδικασία του προηγούμενου άρθρου ό πλοίαρχος εκπροσωπεί και τά μέλη του πληρώματος, έφόσον αυτά δέν παρίστανται άλλιώς. 'Από τό συνδυασμό των διατάξεων αυτών συνάγεται ότι σέ περίπτωση επιθαλάσσιας άρωγής όχι μόνο ό πλοίαρχος αλλά και κάθε μέλος του πληρώματος του άρωγου πλοίου νομιμοποιείται νά ζητήσει με άτομική άγωγή τόν καθορισμό της οίκείας άμοιβής, σύμφωνα μέ τό άρθρο 254 του ΚΙΝΔ. 'Αντικείμενο όμως, της δικής που άνοίγεται με άγωγή μέλους του πληρώματος δέν είναι παρά μόνο ό προσδιορισμός της όλης άμοιβής, εκείνης δηλ. που όφείλεται σέ όλους τούς συνδικαιούχους (πλοιοκτήτη, πλοίαρχο και πλήρωμα του άρωγου πλοίου) και όχι ή καταψήφισή του μέρους που όφείλεται άτομικά στόν ένάγοντα ναυτικό.

Διότι ή μέν άμοιβή, γιά την όποια προνοεί τό άρθρο 254, συναρτάται μέ πλέγμα περιστάσεων που άφορούν σέ όλους τούς δικαιούχους της, ένώ τό μέρος της άμοιβής που αναλογεί στό κάθε μέλος του πληρώματος έξαρτάται από την προσωπική του συμβολή στό έργο της άρωγής, δηλ. από περίσταση που δέν ανήκει στα κριτήρια του προαναφερομένου άρθρου. 'Η έκτίμηση και έξειδίκευση της προσωπικής αυτής συμβολής άνατίθεται σέ πρώτο στάδιο στόν πλοίαρχο του άρωγου πλοίου, ό όποιος, έχοντας ιδιάζουσα έπαγγελματική πείρα αλλά και άμεσότερη αντίληψη των συνθηκών της επιθαλάσσιας άρωγής, είναι, κατά νομοθετική πρόληψη, ό καταλληλότερος γιά τή διάγνωση του βαθμού συμμετοχής καθενός από τά μέλη του πληρώματος στην παραπάνω άρωγή. Αυτός, λοιπόν, μετά τό συμβατικό ή τόν κατά τά άρθρο 254 και 255 του

ΚΙΝΔ δικαστικό καθορισμό της όλης άμοιβής, θά συντάξει πίνακα κατανομής των επί μέρους άτομικών άμοιβών, τόν όποιο κάθε μέλος του πληρώματος μπορεί νά ύποβάλλει τόσο σέ διοικητικό όσο και σέ δικαστικό έλεγχο, κατά τή διαδικασία του άρθρου 251 του ΚΙΝΔ (πρβλ. ΑΠ 568/1973 ΝοΒ 21.1450). Είναι άυτονόητο ότι ή διαδικασία του πίνακα δέν έφαρμόζεται γιά τήν άπαίτηση του ίδιου του πλοίαρχου (πρβλ. Εφαθ 3690/1981 'Αρμεν. 1981, σ. 769, Εφαθ 44/1974 ΕΕμπΔ 26.481). Πρέπει, τέλος νά σημειωθεί ότι στή δίκη γιά τόν καθορισμό της συνολικής άμοιβής, βάσει του άρθρου 254 του ΚΙΝΔ, από τή φάση του πράγματος και ίδίως λόγω της ταυτότητας του αντικειμένου της, δέν είναι νοητή ή ύπαρξη αντίθετων άποφάσεων γιά καθένα από τούς συνδικαιούχους της άμοιβής, γι' αυτό και οι τελευταίοι συνδέονται μεταξύ τους μέ τό δεσμό της άναγκαστικής ένεργητικής όμοδικίας κατά την έννοια του άρθρου 76 παρ. 1 περιπτ. δ του Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (Π. Γέπου - Φαλτσή. 'Η όμοδικία είς την πολιτικήν δίκην, 1970, παρ. 42 σελ. 263, επ.). 'Η όμοδικία αυτή ένεργοποιείται δικονομικά αν ό δυνάμει άναγκαίος όμόδικος συμμετέχει στην οικεία δίκη είτε μέ την από κοινού άσκηση της άγωγής του που στην παρούσα περίπτωση δέν είναι ύποχρεωτική (βλ. ΑΠ 1745/1984 ΝοΒ 33.1132) — είτε μέ την προσεπίκληση του κατά τό άρθρο 86 ΚΠολΔ, είτε μέ την έκούσια παρέμβαση του στή δίκη.

Στήν προκειμένη περίπτωση μέ την άγωγή επί της όποιας έχει έκδοθεί ή προσαλλόμενη άπόφαση ό ένάγων και ήδη έκκαλών, έκθέτοντας ότι ως μέλος του πληρώματος (λιπαντής) του υπό ελληνική σημαία ρυμουλκού πλοίου «ΙΑΣΩΝ» έλαβε μέρος στην επιθαλάσσια άρωγή που παρασχέθηκε επιτυχώς από τό παραπάνω ρυμουλκό στό υπό ελληνική σημαία επιβατηγό πλοίο (κρουαζιερόπλοιο) της έναγόμενης «ΝΑΒΑΡΙΝΟ», που διέτρεξε κίνδυνο από πυρκαϊά ένώ ήταν άγκυροβολημένο στό λιμάνι της 'Ελευσίνας και ύποστηρίζοντας ότι ή προσήκουσα γιά τή διάσωση του πλοίου αυτού συνολική άμοιβή άνέρχεται στό ποσό των 56.000.000 δραχμών, από τό όποιο δρχ. 14.000.000 ανήκουν στό τετραμελές πλήρωμα του άρωγου πλοίου, ζητεί νά του επιδικασθεί (μέ τή μορφή μερικής άναγνωρίσεως και μερικής καταψηφίσεως), ως μέρος της άμοιβής που αναλογεί σ' αυτόν άτομικά, ποσό δρχ. 3.500.000. 'Υπό τό περιεχόμενο αυτό, έφόσον δηλ. επιδιώκει, όχι τόν καθορισμό της συνολικής άμοιβής γιά την έπίδικη άρωγή αλλά την άπευθείας έπίδικασή του μέρους της άμοιβής που φέρεται ότι ανήκει προσωπικά στόν ένάγοντα, ή άγωγή όρθά κρίθηκε από τό πρωτοδικείο ως μή νόμιμη, γι' αυτό και οι αντίθετοι δύο λόγοι της έφέσεως πρέπει νά άπορριφθούν ως άβάσιμοι.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΙΑΠΩΝΙΑ

Τό μεγαλύτερο ύγραεριοφόρο

Τό ναυπηγείο της Μιτσουμπίσι ανέλαβε τή ναυπήγηση του μεγαλύτερου ύγραεριοφόρου πλοίου του κόσμου, χωρητικότητας 136.400μ³. Τό πλοίο, τύπου Moss, είναι παραδοτέο στο τέλος του 1989 και προορίζεται για τή μεταφορά φυσικού αερίου της 'Ινδονησίας προς τή Φορμόζα. Τό σχετικό συμβόλαιο έχει κλεισθεί μεταξύ της 'Ινδονησιακής Pertamina και της εταιρίας Chinese Petroleum Corp. και προβλέπει τήν παράδοση 1,5 εκατομ. τόν. αερίου ετησίως.

Είναι η πρώτη φορά που 'Ιαπωνικό ναυπηγείο δέχεται παραγγελία για ξένο πρόγραμμα χρηματοδοτούμενο από 'Ιαπωνικές Τράπεζες. Μεταξύ αυτών, ένας δμίλιος δώδεκα Τραπεζών, διευθυνόμενος από τήν Mitsubishi Bank θα προσφέρει δάνειο 140 εκατ. δολλαρίων εξοφλητέο σε 14 χρόνια. Μιά νέα εταιρία, η Comito Shipping που αποτελεί κοινή επιχείρηση της Mitsui OSK και του 'Ινδονησιακού συγκροτήματος Humpuss, υπέγραψε συμβόλαιο ναυλώσεως 20 ετών με τήν Pertamina.

Η εκμετάλλευση του πλοίου θα ανατεθεί στην Humolco Trans, επίσης μικτή επιχείρηση της Mitsui, και της Humpuss. Τό πλήρωμα θα αποτελείται από 'Ιάπωνες και 'Ινδονησίους ναυτικούς. Δεδομένης τής ύψλης τεχνολογίας του πλοίου, τέσσερις 'Ιάπωνες ειδικοί θα αναλάβουν τήν εκπαίδευση των 'Ινδονησίων αξιωματικών και πληρωμάτων.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Συνεχίζεται η κάμψη

Από τό 1967 που άρχισε η κάμψη τής εθνικής ναυτιλίας, μέχρι σήμερα ό Ισπανικός

έμπορικός στόλος έχει μειωθεί κατά 61%. Κατά τό 1986 η μείωση έφθασε τό 8% σε σύγκριση με τό προηγούμενο έτος, στις άρχές δέ του 1987 παρουσίαζε σύνολο τοννάζ 4,7 εκατομ. τόν. γκρός.

Ειδικότερα ό στόλος των δεξαμενόπλοίων μειώθηκε κατά 6,5%, των μπάλκ κάρριερς κατά 7,5%, και των συμβατικών φορτηγών κατά 20%. Υπολογίζεται ότι κατά τήν περασμένη διετία ό Ισπανικός στόλος έχασε 100 μονάδες συνολικού τοννάζ 2 εκατομ. τόνων.

Οι έπιχορηγήσεις του 1987

Κατά τό τρέχον έτος ό κρατικός προϋπολογισμός θα καταβάλει για έπιχορήγηση τής ναυτιλίας, στο δημόσιο και τόν ιδιωτικό τομέα 7.287 εκατ. πεσετών.

Τό ποσό αυτό αντιπροσωπεύει περίπου τό μισό του συνολικού προϋπολογισμού που διαθέτει η Γενική Διεύθυνση Έμπορικής Ναυτιλίας ό όποιος άνέρχεται σε 13.798 εκατομ. πεσετών. Από τό ποσό των 7,8 δισεκ. πεσετών τά 4,2 δίσ προορίζονται για τίς επιχειρήσεις στις όποιες μετέχει τό δημόσιο και τά 3,6 δίσ για τίς ναυτιλιακές επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα.

ΙΤΑΛΙΑ

Τό έλλειμμα τής Φινμάρε

Τό Διοικητικό Συμβούλιο τής θταιρίας Φινμάρε ένέκρινε τόν οικονομικό απολογισμό του 1986 κατά τή διάρκεια του όποιου τό συγκρότημα κατάφερε να μειώσει τό έλλειμμα σε 57 δισεκ. λιρέτες ύστερα από τά 87 δισεκ. του 1985.

Η μείωση του έλλειμματος όφείλεται κατά μεγάλο μέρος στην ανασυγκρότηση των τακτικών γραμμών του συγκροτήματος. Κατά τή διάρκεια του έτους οι έταιρίες που με-

τέχουν στη Φινμάρε τοποθέτησαν 19 παραγγελίες νέων σκαφών στα ναυπηγεία τής Φινκαντιέρι συμπεριλαμβανομένης και τής παραγγελίας ενός μπάλκ κάρριερ των 260.000 τόν. d.w. για λογαριασμό τής Σιντεμάρ. Υπενθυμίζεται επίσης τό σημαντικό πρόγραμμα ανασυγκροτήσεως του τομέα των πλοίων ρό-ρό του τύπου «Strade Romane», από τά όποία έξι πλοία πρόκειται να έπιμηκυνθούν.

Η διοίκηση τής Φινμάρε κάλεσε τή γενική συνέλευση των μετόχων για τήν 1 'Ιουλίου, κατά τήν όποία θα προτείνει τήν αύξηση του κοινωνικού κεφαλαίου σε 250 δισεκ. λιρετών.

ΚΟΥΒΕΪΤ

Οι μεταφορές πετρελαίου

Δυσκολίες αντιμετώπιζει τό Κουβέιτ, τόσο από 'Αμερικανούς βουλευτές, όσο και από τήν 'Αμερικανική Άκτοφυλακή για τήν όλοκλήρωση τής διαδικασίας για να ύψώσουν τήν άστερόεσσα 11 δεξαμενόπλοια του Κουβέιτ τά όποία χρησιμοποιούνται στις μεταφορές πετρελαίου σε περιοχές του Περσικού Κόλπου.

Έκμεταλλευσόμενοι τίς καθυστερήσεις αυτές, οι Σοβιετικοί προσφέρονται να αποδεχθούν εκείνοι να τεθούν υπό τήν ασπίδα σημαία δεξαμενόπλοια που άνήκουν στην κρατική εταιρία του Κουβέιτ, ενώ ταυτόχρονα προσφέρουν σοβιετικά τάνκερς σε χρονοναύλωση ώστε να καλυφθούν οι άμεσες μεταφορικές ανάγκες του Κουβέιτ, τό όποιο έχει ήδη χρονοναυλώσει και χρησιμοποιεί τρία σοβιετικά δεξαμενόπλοια.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Τά ταξίδια στον Περσικό Κόλπο

Τό βρεταννικό συνδικάτο των αξιωματικών E.N. χαρακτήρισε ως «άξιοθρήνητες» τίς πιέσεις που ύφίστανται οι αξιωματικοί των πετρελαιοφόρων τής Σέλλ που καλούνται να ταξιδέψουν στις επικίνδυνες ζώνες του Περσικού. Καί ακόμα ως έντελώς αντίθετες με τίς υποσχέσεις που είχε δώσει η έταιρία όταν μετέφερε τό μεγαλύτερο μέρος του πετρελαιοφόρου στόλου της στο νηολόγιο τής Isle of Man. Συγκεκριμένα η διεύθυνση τής εταιρίας άφησε τούς αξιωματικούς να καταλάβουν ότι η άρνηση ύπηρεσίας στον Περσικό θα τούς δημιουργούσε προ-

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

βλήματα στην εξέλιξη της επαγγελματικής τους σταδιοδρομίας.

Από την πλευρά της η 'Εταιρία δεν απέκρυψε ότι προτίθεται να ευνόησει τις προαγωγές των αξιωματικών που δέχονται να ταξιδεύουν στις εν λόγω ζώνες, δεδομένου ότι οι μεταφορές αυτές είναι ούσιώδεις για τα συμφέροντα της εταιρίας. 'Εξάλλου υπεγράμμισε ότι τα πλοία που είναι νηολογημένα στην Isle of Man απολαύουν της ίδιας προστασίας από το Πολεμικό Ναυτικό όπως όλα τα βρετανικά εμπορικά σκάφη.

Εν τούτοις το συνδικάτο απήντησε επιτολή προς το Γεν. Γραμματέα του ΟΗΕ για τη σύναψη διεθνούς συμβάσεως περί προστασίας της ζωής των ναυτικών από τις έχθρες της ναυτικής του Κόλπου. Παράλληλα ο εκπρόσωπος του συνδικάτου ύστερα από προσωπική επίσκεψη στην εμπόλεμη περιοχή, σχημάτισε την πεποίθηση ότι οι Κυβερνήσεις των Δυτικών χωρών έχουν αποδυναμώσει με την έγκριση της εμπορίας πολεμικών υλικών, ή οποία δεν συμβάλλει διόλου στο να τεθεί τέρμα σ' αυτή τη φοβερή διαμάχη. Πρόκειται, δήλωσε, για μία συμπεριφορά εγωιστική και υποκριτική απέναντι των ναυτικών, τους οποίους μεταχειρίζονται περίπου σαν καλοπληρωμένους μισθοφόρους.

ΜΠΑΧΡΕ'Ι'Ν

Καλή χρονιά για τα ναυπηγεία

Τό 1986 ήταν ένα κερδοφόρο έτος για τα ναυπηγεία ASRY του Μπαχρέιν καθώς αύξηθηκαν τα έσοδα από τις επισκευές, ταυτόχρονη αύξηση της παραγωγικότητας.

Ενώ τα επισκευαστικά ναυπηγεία στην Εύρωπη και την Απω Ανατολή περιορίζονται ή συγχωνεύονται σε μικρότερες μονάδες, τα ναυπηγεία του Μπαχρέιν αύξησαν τον αριθμό των επισκευαζομένων πλοίων και διετήρησαν απασχολημένες τις δεξαμενές κατά 80%. Πολλά από τα σκάφη που έπλευσαν στο ναυπηγείο ήταν δεξαμενόπλοια που δρομολογούνταν πάλι από τον παροπλισμό. Ο μεγαλύτερος πελάτης του ναυπηγείου ήταν Έλληνες πλοιοκτήτες και ακολουθούν πλοιοκτήτες της Αγγλίας και της Μπενελούξ. Οι ξένοι πλοιοκτήτες καλύπτουν το 75% του καρνέ του ναυπηγείου.

Η ASRY επισκευάζει επίσης μπάλκερς, ύγραριοφόρα και κοντεϊνερόπλοια και σκά-

φη γενικού φορτίου. Καθώς οι προοπτικές για το νέο έτος είναι καλές το ναυπηγείο θα επεκταθεί με την τοποθέτηση μίας δεύτερης δεξαμενής.

NORBHGIA

Η ναυτιλιακή έκθεση NOR - SHIPPING '87

Με επιτυχία έκλεισε τις πύλες της στις 5 Ιουνίου, η τετραήμερη ναυτιλιακή έκθεση του Όσλο «Nor-Shipping '87». Συμμετείχαν αυτή τη φορά στη διοργάνωση ναυτιλιακοί οργανισμοί όπως η 'Ιντερτάνκο, η 'Ιντερκάργκο, η Ένωση Νορβηγικών Έφοπλιστών και η 'Επιτροπή Δεξαμενοπλοίων του Διεθνούς Ναυτικού 'Επιμελητηρίου. Στο παράλληλο συνέδριο της 'Ιντερτάνκο, που διοργανώθηκε κατά τη διάρκεια της NOR-SHIPPING '87, πρόεδρος εκλέχθηκε ο κ. Βασίλης Παπαχρηστίδης.

Περίπου 5.000 επισκέπτες εξέτασαν προϊόντα 600 παραγωγών από 26 χώρες. Υπήρχαν έθνικα περίπτερα από την Φινλανδία, 'Ιταλία, 'Ιαπωνία, Γιουγκοσλαβία, Νότια Κορέα, Δανία και την Ανατολική και Δυτική Γερμανία, ενώ για πρώτη φορά συμμετείχε και η Σοβιετική Ένωση με περίπτερο πληροφοριών. Οι 215 εκθέτες παρουσίασαν τις νέες κατευθύνσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας που στρέφεται προς την υψηλή τεχνολογία, την ασφάλεια, την οικονομική λειτουργία των πλοίων και τις εξελίξεις στην πλοήγηση και τις επικοινωνίες.

NOTIOS KOREA

Δεύτερο VLCC για τον Μόλλερ

Ο έφοπλιστικός οίκος A.P. Moller της Δανίας αποδέχθηκε την όψιόν που είχε με τα Νοτιοκορεατικά ναυπηγεία Χιουντάι για τη ναυπήγηση ενός ακόμη υπερδεξαμενόπλοιο χωρητικότητας 254.000 τον. d.w., έναντι τιμής που ανέρχεται σε 45 εκατομ. δολλάρια, με παράδοση το πρώτο τρίμηνο του 1989.

Η δεύτερη αυτή παραγγελία ανεβάζει σε 10 μονάδες τα υπό ναυπήγηση υπερμεγέθη

τάνκερς και είναι αποτέλεσμα της αίσιοδοξης προοπτικής των πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων για την βελτίωση των τιμών και των συνθηκών απασχολήσεων των πλοίων τους.

Τό σκάνδαλο Pan Ocean

Δύ ύπουργοί και ένας γεν. διευθυντής τέθηκαν σε διαθεσιμότητα λόγω του σκανδάλου της Νοτιοκορεατικής έφοπλιστικής εταιρίας Pan Ocean. Πρόκειται για τον ύπουργό Γεωργίας και Άλιείας, τον ύπουργό Πολιτικών Υποθέσεων και τον γεν. διευθυντή της Ναυτιλιακής και Λιμενικής Διοικήσεως. Η απόλυσή τους έγινε ευθύς μετά την ένοχοποίηση και την παραπομπή του προέδρου της έφοπλιστικής εταιρίας Pan Ocean για οικονομική απάτη και φυγάδευση κεφαλαίων, ό οποίος συνελήφθη στις 27 'Απριλίου και κινδυνεύει να καταδικασθεί σε κάθειρη μέχρι δέκα έτών.

Η εταιρία Pan Ocean εκμεταλλεύεται 108 πλοία συνολικού τοννάζ 4 εκατομ. τον. d.w. και τά χρέη της ανέρχονται σε 1.000 δισεκ. βόν (1,2 δισεκ. δολλάρια). Σύμφωνα όμως με τον νέο πρόεδρό της θά μπορούσε να ξαναγίνει αποδοτική μέσα σε μερικά χρόνια με τη βοήθεια του κράτους. Πράγματι τά χρονοαυλασύμφωνά της για τη μεταφορά στρατηγικών ύλων θεωρούνται σχεδόν άνευ προηγουμένου σε παγκόσμιο επίπεδο. Όπως χαρακτηριστικά δήλωσε ό ύπουργός Οικονομικών τά συμβόλαια αυτά είναι τόσης σημασίας ώστε τό κράτος να μήν μπορεί να αφήσει την Pan Ocean να πτωχεύσει.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Μειώνει τά λιμενικά τέλη

Όπως δήλωσε ό ύπουργός Συγκοινωνιών, από της 1ης Ιουνίου μειώθηκαν τά λιμενικά δικαιώματα με σκοπό την αύξηση της κινήσεως του λιμένος της Σιγκαπούρης.

Ειδικότερα τά τέλη αποθέσεως κενών έμποροκιβωτίων μειώθηκαν κατά 30% ώστε να ένθαρρυνθούν τά πλοία γραμμής να χρησιμοποιούν τη Σιγκαπούρη ως τοπικό κέντρο φορτώσεως. Τά τέλη ρυμουλκήσεως μειώθηκαν κατά 15% για τά άνω των 10.000 τον. πλοία και τά τέλη αποθηκείσεως στις προβλήτες από 11% μέχρι και 55%.



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

CONTACT:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS PTE. LTD.

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

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

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

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

Παράλληλα η Λιμενική Αρχή θα δαπανήσει φέτος 12 εκατομ. δολάρια για έκβαθύνσεις ώστε να μετατρέψει το δίαυλο εισόδου στο τέρμιναλ των κοντέινερς σε δίαυλο διπλής κατευθύνσεως και να αυξήσει τους χώρους χειρισμού των πλοίων.

Κατά το 1986 τα προσεγγίσαντα στη Σιγκαπούρη πλοία ξεπέρασαν τους 324 εκατομ. τον. γκρός κατά δε το πρώτο τρίμηνο του 1987 παρουσίασαν αύξηση 11%. Η κίνηση των εμποροκιβωτίων αυξήθηκε κατά 30% και έφθασε τα 2,2 εκατ. TEU. Στο χειρισμό των κοντέινερς η Σιγκαπούρη είναι από τους ταχύτερους λιμένες του κόσμου με μέσο ετήσιο ρυθμό 65 κιβωτίων ανά ώρα και πλοίο, ενώ το Χόγκ Κόγκ μόλις φθάνει τα 49.

Αύξηση στις ναυπηγοεπισκευές

Με επιτυχία συνέχισε την άνοδική πορεία της η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία της χώρας, καθώς παρουσίασε και το 1986 κέρδη αυξημένα κατά 17%. Παρά τον ανταγωνισμό των Ιαπωνικών και Νοτιοκορεατικών ναυπηγείων, τα περισσότερα ναυπηγεία της Σιγκαπούρης παρουσίασαν κέρδη το 1986 μετά τα μεγάλα ελλείμματα του 1985. Αίτια αυτής της ανάκαμψης ήταν κυρίως οι χαμηλότερες τιμές που προσφέρουν τα ναυπηγεία, έως και 30% κάτω από αυτές των ναυπηγείων της Νότιας Κορέας, καθώς και ο πόλεμος Ιράν — Ιράκ που τροφοδότησε τις επισκευαστικές μονάδες της χώρας με δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοιοκτησίας Κουβέιτ, Αιγύπτου, Περσίας και Σαουδικής Αραβίας. Επίσης η αλλαγή

στην πετρελαϊκή αγορά και η ανάκαμψη που σημειώθηκε στις γραμμές από Μέση Ανατολή για Ιαπωνία οδήγησε σε αύξηση των άφιξεων στις επισκευαστικές μονάδες του νησιού. Ειδικά το 1986 σημειώθηκε αύξηση στις επισκευές Σοβιετικών, Κινεζικών και Αραβικών πλοίων, αύξηση στις επισκευές των πλωτών εξεδρών αλλά μείωση στις ναυπηγήσεις.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Πλήρωμα μόνον 8 ατόμων

Τήν δυνατότητα λειτουργίας ενός ωκεανοπόρου σκάφους με πλήρωμα μόνον 8 ατόμων θα αναλάβει να μελετήσει η Ένωση Σουηδών Έφοπλιστών (SSA) με τη βοήθεια της εταιρίας παροχής συμβουλών διοίκησης «H.B. MAYNARD».

Η μελέτη θα αποτελείται από τρία άλλα λοεξαρτώμενα μέρη:

1) Μελέτη της ελάχιστης αναγκαίας επάνδρωσης χωρίς να ληφθούν υπ' όψη ιδέες που καθορίζονται από παλαιές πρακτικές, παραδόσεις ή έθιμα.

2) Το τεχνολογικό επίπεδο και υλικό που είναι αναγκαίο για την εφαρμογή του πληρώματος των 8 ατόμων.

3) Τόν περισσότερο αποτελεσματικό διαχωρισμό εργασιών μεταξύ προσωπικού πλοίου και ξηράς.

Αν αποδειχθεί ότι το όκταμελές πλήρωμα είναι έφικτο τεχνολογικά, η μελέτη θα

προχωρήσει στον καθορισμό των αναγκαίων τεχνολογικών γνώσεων και ικανοτήτων των ναυτικών.

Για την σωστή ανάλυση του θέματος θα μελετηθούν τρεις διαφορετικοί τύποι πλοίων: επιβατηγά, δεξαμενόπλοια και φορτηγά ξηρού φορτίου. Επίσης θα μελετηθεί η εφαρμογή του νέου συστήματος σε μέγεθος μεγάλης ναυτικής εταιρίας, μικρού πλοιοκτήτη και σε επίπεδο διαχειρίστριας εταιρίας.

Η μελέτη αναμένεται να ολοκληρωθεί το 1988 όποτε θα αρχίσουν και οι δοκιμές του νέου συστήματος.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

12 μηχανές Σουλτζερ για την πρόωση επιβατηγών πλοίων

Οι τετράχρονοι μηχανές Σουλτζερ είναι σε έντονη ζήτηση για κρουαζιερόπλοια μεγάλα όχημα-ταγωγά και παγοθραυστικά. Πρόσφατα η Έλβετική εταιρία ανέλαβε παραγγελίες για άλλες 18 μηχανές, από τις οποίες 12 θα κατασκευαστούν στο εργοστάσιο της Wartsila στο Τουρκού. Έχουν συνολική ισχύ 105.120 KW και θα τοποθετηθούν στα έξι νεοαναυπηγήτα πλοία:

Στο υπερπολυτελές κρουαζιερόπλοιο της Carnival Cruise Lines, χωρητικότητας 70.000 τον. γκρός και δυναμικότητας 2.600 επιβατών που ναυπηγείται στο Έλσινκι θα τοποθετηθούν τέσσερις μηχανές Σουλτζερ ZA40Z των 12 κυλίνδρων και δύο των 8 κυλίνδρων.

Στο κρουαζιερόπλοιο της Royal Viking Line, 36.000 τον. γκρός δυναμικότητας 750 επιβατών θα τοποθετηθούν τέσσερις μηχανές Σουλτζερ των 8 κυλίνδρων με συνολική ισχύ 21.120 KW στις 510 στροφές/λεπτό.

Μηχανές Σουλτζερ συνολικής ισχύος 23.760 KW θα τοποθετηθούν και στο όχημα-ταγωγό της Βαλτικής, που ναυπηγείται στο Τουρκού για την εταιρία REDERI AB SLITE.

Επίσης το Σουηδικό παγοθραυστικό που θα αναλάβει υπηρεσία στην Βαλτική και την Καναδική Άρκτική θα έχει τέσσερις μηχανές ZA40S συνολικής ισχύος 18.000 KW με ειδική σύνδεση στις έλικες ώστε να επιτυγχάνεται μεγάλη ευελιξία του πλοίου. Το παγοθραυστικό θα διαθέτει και τέσσερις βοηθητικές μηχανές AT25 των 6 κυλίνδρων που θα παρέχουν ισχύ 5.080 KW και θα χρησιμοποιούν το βαρύ καύσιμο των κυρίων μηχανών.

Νέα σειρά μηχανών Vasa 46

Η εταιρία κατασκευής ναυτικών μηχανών Wartsila Diesel παρουσίασε στην αγορά μία νέα μηχανή, τύπος Vasa 46, κατά την διάρκεια της ναυτιλιακής έκθεσης Nor Shipping.

Ο τύπος Vasa 46 είναι μία μέσης ταχύτητας, τετράχρονη μηχανή βαρέως καυσίμου σχεδιασμένη για ύψηλη αξιοπιστία λειτουργίας και οικονομία. Προσφέρει ένα άριθμο έντελως νέων χαρακτηριστικών όπως:

— Διπλή έγχυση για χρήση καυσίμου χαμηλής περιεκτικότητας και αξιοπιστη καύση σε πολύ βάρεια καύσιμα.

— Σύστημα συμπίεσης Swirllex για αξιοπιστη λειτουργία σε χαμηλή ισχύ και χαμηλή κατανάλωση καυσίμου.

— Ειδική τεχνολογία άξόνων.

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2208622

TELEX: RS 20000

TELEFAX: 2257870

CABLE: JAYMANNERS

ADDRESS: 1151 ANSON CENTRE

51 ANSON ROAD

SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: SYDNEY

HONG KONG

TOKYO

SUB AGENTS: MALAYSIA

THAILAND

DIRECTOR: M.N. MAVROLEON (HELLENE)

OPERATIONS: G.J. TOPAKAS (HELLENE)

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Κυρώθηκε η σύμβαση γιά τον Περσικό

Κυρώθηκε από τον ύπουργό Ναυτιλίας, η Ειδική Συλλογική Σύμβαση Έργασίας για τους πλοίες στην περιοχή του Περσικού Κόλπου, που είχε υπογραφεί από τις 29 Μαΐου 1987, μεταξύ της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών και της διοικήσεως της ΠΝΟ.

Η ισχύς της εν λόγω συμβάσεως αρχίσε από τα μεσάνυχτα της 15ης προς την 16 Ιουνίου 1987.

Έφαρμογή τροποποιήσεων Δ.Σ. MARPOL 73/78

Με το Προεδρικό Διάταγμα 417/86 (ΦΕΚ 195Α/5.12.86) ολοκληρώνεται η τυπική αποδοχή των τροποποιήσεων του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL 73/78. Στο ίδιο Προεδρικό Διάταγμα και για διευκόλυνση του έργου των αρμόδιων για την εφαρμογή της Δ.Σ. Αρχών περιλήφθηκε κωδικοποίηση των κειμένων του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL 73/78.

Συγκεκριμένα κωδικοποιούνται σε ένα ενιαίο κείμενο τα παρακάτω επιμέρους κείμενα:

- Το αρχικό κείμενο του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL 1973.
- Το κείμενο του Παραρτήματος του Πρωτοκόλλου 1978, του σχετικού με την Δ.Σ. MARPOL, και
- Το κείμενο της απόφασης MEPC 14 (20)/7.9.1984 του IMO.

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι οι αρμόδιες αρχές από τώρα έχουν στην διάθεσή τους ένα ενιαίο κείμενο του Παραρτήματος Ι της Δ.Σ. MARPOL 73/78, το οποίο από πλευράς τροποποιήσεων περιλαμβάνει ότι ισχύει διεθνώς μέχρι σήμερα αναφορικά με αυτό το Παράρτημα.

Εξάλλου οι ενδιαμέσες ρυθμίσεις της Δ.Σ. MARPOL 73/78 Παράρτημα Ι δυνάμει των οποίων επιτρέπεται στα ύφιστάμενα δεξαμενόπλοια άργου πετρελαίου (crude oil tankers) 40.000 - 70.000 dwt να λειτουργούν με dedicated clean ballast tanks λήγουν την

2/10/87. Από την ημερομηνία αυτή τα ανωτέρω δεξαμενόπλοια πρέπει να είναι εφοδιασμένα με segregated ballast tanks ή crude oil washing arrangements σύμφωνα με τον Κανονισμό 13 του Παραρτήματος Ι της ανωτέρω Διεθνούς Συμβάσεως.

• Η Coast Guard απέστειλε στην Ένωση Έλλήνων Έφοπλιστών αναλυτικό κατάλογο των reception facilities στις ΗΠΑ καθώς και αναλυτικό κατάλογο των minimum requirements των oily waste residues και noxious liquid substances.

Συμφωνία για τη σύμβαση στην άκτοπλοία

Στις 25 Ιουνίου επήλθε συμφωνία μεταξύ της Ένώσεως Πλοιοκτητών Άκτοπλοϊκών Έπιβατηγών Πλοίων και της ΠΝΟ για την υπογραφή συλλογικής συμβάσεως για το 1987 για τα πληρώματα της άκτοπλοίας. Συγκεκριμένα, κατά τη συνάντηση των εκπροσώπων των δύο πλευρών:

- Συμφωνήθηκε αύξηση των αποδοχών των ναυτικών για το πρώτο εξάμηνο του 1987, 12% σε μισθούς μέχρι 60.000 δρχ. και 11% σε μισθούς άνω των 60.000 δρχ. Επίσης για το δεύτερο εξάμηνο του 1987 (1.7.87 - 31.12.87) συμφωνήθηκε αύξηση των αποδοχών των ναυτικών 12% σε όλες τις κατηγορίες των μισθών.

• Καθορίσθηκε ο τρόπος άμοιβής εργασίας Σαββάτου και άργιων — ή όποια για μέχρι τέλους του 1987 θα είναι 1,25% — από 1.1.88 σε 1,35% από 1.1.89 σε 1,45% και από 1.1.89 σε 1,50%.

Επίσης βάσει της συμφωνίας:

- Έξομοιώνεται ο μισθός του φροντιστού με το μισθό του προϊσταμένου οικονομικού άξιωματικού.
- Έξομοιώνεται ο μισθός του ηλεκτρολόγου με το μισθό του μηχανικού Β'.
- Οι μισθοί όλων των δοκίμων άξιωματικών ακολουθούν το μισθό του δοκίμου πλοιάρχου ή μηχανικού.
- Για το αίτημα του κατώτερου πληρώματος καταστρώματος, για την άμοιβή φορτώσεως έχμασεως και εκφορτώσεως, συμφω-

νήθηκε άμοιβή 30 δρχ. για κάθε Ι.Χ. αυτοκίνητο, 65 δρχ. για κάθε φορτηγό αυτοκίνητο και 100 δρχ. για κάθε νταλίκ.

Οι αύξήσεις αυτές, για τη νομιμοποίηση των οποίων θα υπογραφεί ξεχωριστό συμφωνητικό, θα βαρύνουν τους ιδιοκτήτες των παραπάνω όχημάτων.

Η νέα σύμβαση επρόκειτο να υπογραφεί μετά τη ρύθμιση όρισμένων λεπτομερειών που αναφέρονται στο θέμα των έξτρα εργασιών που έκτελούνται από το προσωπικό μηχανής.

Υπό την κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αίτήσεις για την έγγραφη στο έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των κατωτέρω πλοίων:

— «Φανή - Άννα», μπάλκερ, πρώην «Great City» ύπό παναμαϊκή σημαία 15.163 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1973, που άνήκει στην εταιρία «Wolf Marine S.A.» (κ. Μάρ. Σταφυλοπάτης).

— «Έμμα», έπιβατηγό, πρώην «America XIII» ύπό παναμαϊκή σημαία, 4.987 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1964, που άνήκει στην εταιρία «Bilinder Marine Corporation S.A.».

— «Άναγγελ Έξπρές», μπάλκερ, πρώην «Oak Sun» ύπό λιβεριανή σημαία, 29.488 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως του 1982, που άνήκει στην εταιρία «Adriatic Mare Enterprises S.A.» (κ. Νικ. Βασιλικός).

Άγοραπωλησίες

— Σε ξένους πλοιοκτήτες περιήλθαν τα άδελά πρόντακ κάρριερς «Άστυάλαια» και «Μαθράκι» 30.300 τόν. d.w. 17.485 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1970, έναντι τιμής περί των 4,8 εκατ. δολλαρίων έκαστο με τετραετή ναύλωση γυμνού πλοίου αντί δολ. 3.750 την ήμερα.

— Σε Νορβηγούς πλοιοκτήτες περιήλθε το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Μέντ Σάν» 140.588 τόν. d.w. 75.573 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί των 9,3 εκατ. δολλαρίων.

— Σε Ίταλούς έπωλήθη το έλληνικό μπάλκ κάρριερ «Μάουντ Πίνδος» 61.400 τόν. d.w. 33.147 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1974, έναντι ποσού περί των 5,4 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του φορτηγού πλοίου «Matija Ivanic» 15.565 τόν. d.w. 9.333 τόν. γκρός ναυπηγήσεως 1969, έναντι ποσού περί των 550.000 δολλαρίων, ως έχει.

— Σε άλλοδαπούς πλοιοκτήτες έπωλήθη το δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Μελτέμι» 40.200 τόν. d.w. 23.834 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1976, ύπό έμπιστευτικούς όρους.

— Νορβηγοί είναι οι άγοραστές του δηζελοκίνητου δεξαμενοπλοίου «Έλλεσποντ Σπλέντορ» 123.686 τόν. d.w. 60.491 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 9,75 εκατ. δολλαρίων.

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

— Επίσης σέ Νορβηγούς περιήλθε τό δε-
ζηλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Μπώμοντ» 138.
810 τον. d.w., 68.630 τον. γκρός, ναυπηγήσε-
ως 1975, έναντι τιμής περί των 10,5 εκατ.
δολларίων.

— Σέ «Ελληνες τής Νέας Υόρκης περιήλ-
θε τό μικτό πλοίο «Seateam Courier» 113.700
τον. d.w. 50.849 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυ-
πηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 6,6 έ-
κατ. δολларίων.

— Σέ Νορβηγούς έπωλήθη τό ελληνικό ύ-
περδεξαμενόπλοιο «Φλάγκσιπ Λ.» 310.991
τον. d.w. 144.710 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυ-
πηγήσεως 1977, έναντι ποσού περί των 15,2
εκατ. δολларίων.

— Μεταξύ «Ελλήνων έπωλήθη τό μπάλκ
κάρριερ «Ελλάς ιν Έτέρνιτυ» 30.728 τον.
d.w., 18.734 τον. γκρός, ναυπηγηθέν στή Ρι-
γιέκα τό 1970, έναντι τιμής περί των 1,4 εκατ.
δολларίων.

— «Ελληνες είναι οί αγοραστές του στρο-
βιλοκινήτου ύπερδεξαμενοπλοίου «World
Nissekei» 268.467 τον. d.w., 124.870 τον.
γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1974, έναντι
ποσού περί των 12 εκατ. δολларίων.

— Σέ πλειστηριασμό έπωλήθη σέ άγω-
στους αγοραστές τό ύπό κυπριακή σημαία
μπάλκ κάρριερ «Δημήτρης Π.» 36.100 τον.
d.w., 19.418 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1966,
άντί ποσού 1.05 εκατ. δολларίων.

— Τό παναμαϊκό μπάλκερ «Αίγνουσιώ-
της», 18.080 τον. γκρός και ναυπηγήσεως
του 1976, τό όποιο πουλήθηκε σέ άλλοδα-
πούς σέ τιμή πού δέν έγνώσθη, παραδόθηκε
στους νέους ιδιοκτήτες και μετονομάστηκε.

Διαλύσεις

— Διαλυτές τής Φορμόζας αγόρασαν τό
έλληνικό φορτηγό «Αθήναι» 11.047 τον.

γκρός, ναυπηγήσεως 1962, αντί δολ. 140,50
ανά τον. έλ. έκτοπίσματος.

Συμβάσεις ενός μηνός:

Η Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία δια-
μαρτυρήθηκε πρός ναυτιλιακές εταιρίες, οί
όποίες σύμφωνα μέ καταγγελίες ναυτικών ύ-
ποχρεώνουν τούς ναυτικούς νά ύπογρά-
φουν άτομικές συμβάσεις διαρκείας μέχρι έ-
νός μηνός.

Ειδικότερα, ή ΠΝΟ άπευθυνόμενη πρός
τίς εταιρίες αυτές, τονίζει ότι: «Μέ άφορμή
καταγγελίες ναυτικών πού ύποχρεώνονται
νά ύπογράφουν άτομικές συμβάσεις όρισμέ-
νου χρόνου, διαρκείας μέχρι και ενός μηνός
γιά τήν πρόσληψη στά πλοία σας, σας γνω-
στοποιούμε ότι ή Όμοσπονδία άντιτίθεται
στis μεθοδεύσεις αυτές, πού άποβλέπουν
στή φαλκίδευση των νομίμων δικαιωμάτων
των ναυτικών».

Τά πλοία σας, άναφέρει ή ΠΝΟ, έκτελούν
κανονικά δρομολόγια και ως έκ τούτου πρέ-
πει νά είναι συνεχώς και πλήρως επανδρω-
μένα και συνεπώς δέν δικαιολογείται ή σύ-
ναψη τέτοιου είδους άτομικών συμβάσεων.

Η ναυσιπλοία στον Περσικό

Σύμφωνα μέ πληροφορίες τής άμερικανι-
κής πρεσβείας στήν Αθήνα, πού κοινοποιή-
θηκαν πρός τό Ναυτικό Έπιμελητήριο τής
Έλλάδος και τήν Ένωση Έλλήνων Έφοπι-
στών καθώς και τήν ΠΕΠΕΝ, τά πλοία πού θά
διασχίζουν τόν δίαυλο Μίνα άλ Αχμάντι / Μί-
να Σουέιμπα (28.56 Β, 48. 53 Α.) και τίς προ-
σβάσεις πρέπει νά προσέχουν γιά τήν ύπαρ-
ξη ναρκών.

Ηδη ύποβρύχιες εκρήξεις άναφέρθηκαν
άπό πλοία πού διέσχισαν τήν περιοχή αύτή

στις 17 Μαΐου, 27 Μαΐου και 9 Ιουνίου.

Επίσης μέ άνακοίνωσή τους οί ναυτιλια-
κές άρχές του Ιράν άναφέρουν ότι προσωρι-
νά δέν θά άπαιτούν πλέον είδοποίηση προ-
σέγγισης γιά τά πλοία πού θά πλεύουν στά
χωρικά ύδατα τής Περσίας.

Ο κανονισμός

ένδειατήςεως έπιβατηγών

Δημοσιεύθηκε στήν Έφημερίδα τής Κυ-
βερνήσεως (ΦΕΚ 80 Α' 1.6.87) τό Προεδρικό
Διάταγμα ύπ' άριθ. 155, πού τροποίζει και
συμπληρώνει τό Β.Δ. 644/67 «περί κυρώσεως
Κανονισμού περί ένδειατήςεως και καθορι-
σμού άριθμού έπιβατών των έπιβατηγών
πλοίων».

Τά πλοία του κ. Σταφυλοπάτη

Ο εκπρόσωπος τής εταιρίας «Γούλφ Μα-
ρίν» κ. Μ. Σταφυλοπάτης έπισκέφθηκε τόν ύ-
πουργό Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή και
του γνωστοποίησε τήν ύψωση τής Έλληνι-
κής σέ ένα άκόμη πλοίο τής εταιρίας. Πρό-
κειται γιά τό μπάλκ κάρριερ «Φανή - Άννα»
15.622 τον. γκρός πρώτην «Γκρέιτ Σίτυ», μέ
σημαία Παναμά.

Η ίδια εταιρία έχει έννέα άκόμη φορτηγά
πλοία, όλα μέ ελληνική σημαία.

Αύξημένο τό συνάλλαγμα

Αύξηση κατά 4,5% σημείωσε τό ναυτιλια-
κό συνάλλαγμα πού εισέρρευσε στήν Έλλά-
δα τό τετράμηνο Ιανουαρίου - Άπριλίου
1987, σέ σύγκριση μέ τήν αντίστοιχη περίο-
δο του περασμένου χρόνου.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα μέ στοιχεία τής
Τράπεζας τής Έλλάδος, τό ναυτιλιακό συ-
νάλλαγμα πού εισέρρευσε στήν Έλλάδα τό
πρώτο τετράμηνο του 1987 άνήλθε σέ 314 έ-
κατ. δολларία, έναντι 300,5 εκατ. δολларίων
του αντίστοιχου τετραμήνου του 1986.

Ειδικότερα, κατά τό μήνα Άπρίλιο 1987 τό
ναυτιλιακό συνάλλαγμα πού εισέρρευσε στή
χώρα μας άνήλθε σέ 84 εκατ. δολларία, έ-
ναντι 83,2 εκατ. δολларίων τόν αντίστοιχο
μήνα του 1986, σημειώνοντας αύξηση κατά
1%.

Τά άτυχήματα των ναυτικών

Ειδική ομάδα εργασίας ή όποία θά μελετή-
σει τίς ύποχρεώσεις πού άπορρέουν άπο τή
Διεθνή Σύμβαση Έργασίας 134 γιά τήν πρό-
ληψη εργατικών άτυχημάτων των ναυτικών
και θά εισηγηθεί τά άναγκαία μέτρα πού θά
πρέπει νά ληφθούν γιά τήν πλήρη συμμόρ-
φωση τής Έλλάδος πρός τίς άπαιτήσεις τής
συμβάσεως αύτης, συγκροτήθηκε μέ άπόφα-
ση του ύπουργού Ναυτιλίας.

Σέ πρώτη φάση ή ομάδα πού τήν άποτε-
λούν εκπρόσωποι των διευθύνσεων Ναυτι-
κής Έργασίας και Προνοίας Ναυτικών του
ΥΕΝ, τής Έπιθεωρήσεως Έμπορικων
Πλοίων, του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Έλ-
λάδος, τής Πανελλήνιας Ναυτικής Όμο-
σπονδίας και τής Ένώσεως Έλλήνων Έφο-
πιστών, θά εξετάσει τά στατιστικά στοιχεία
των ναυτικών και εργατικών άτυχημάτων, θά
έντοπίσει τά κυριότερα αίτια πού τά προξέ-
νουν και θά ύποδείξει τά κατάλληλα προλη-
πτικά μέτρα γιά τή μείωσή τους.

Επίσης θά ύποδείξει μέτρα γιά τήν ένμη-
ρωση των ναυτικών γιά τά συνήθη αίτια πού
προξενούν τά άτυχήματα (ένημερωτικά φυλ-
λάδια, άφίσες, όμιλίες μέ πρωτοβουλία των

HELLAS Ε.Π.Ε. TAX FREE CARS

ΣΥΓΓΡΟΥ 45
9025565 -6
9236590

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΙ
- ΟΜΟΓΕΝΕΙΣ
- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

ΑΜΕΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΚΑΙΝΟΥΡΙΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ
ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

ΧΩΡΙΣ
ΔΑΣΜΟΥΣ



ναυτεργατικών ενώσεων κ.λπ.) με σκοπό την πρόληψή τους.

Τέλος κάθε χρόνο ή παραπάνω ομάδα θα επεξεργάζεται τα ετήσια στατιστικά στοιχεία των ατυχημάτων και θα υποδεικνύει τα εκάστοτε αναγκαία μέτρα.

Κάνουν και άκτοπλοία

Η Διεύθυνση Άκτοπλοίας του Υπουργείου Ναυτιλίας ζήτησε από το λιμεναρχείο Πειραιώς να εξακριβώσει αν επιβατηγό πλοίο με ξένη σημαία, που εκτελεί κυκλικώς κρουαζιέρες από το λιμάνι του Πειραιώς προς λιμάνια εξωτερικού και τανάπαλιν πραγματοποιεί και προσεγγίσεις σε ελληνικά νησιά.

Σε περίπτωση δε που διαπιστωθεί ότι το πλοίο προσεγγίζει σε ελληνικά νησιά, να απαγορευθεί ο απόπλους του, δεδομένου ότι σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, οι προσεγγίσεις αυτές δεν επιτρέπονται σε πλοία με ξένη σημαία.

Διαμαρτυρία του Συνδέσμου Ναυλομεσιτών και Έμπειρογνωμόνων Θαλαμηγών

Σε τηλετύπο που απέστειλε ο Σύνδεσμος Ναυλομεσιτών και Έμπειρογνωμόνων Θαλαμηγών προς το ΥΕΝ, το υπουργείο Έθν. Οικονομίας και τόν ΕΟΤ, διαμαρτύρεται έντονα διότι ως αρμόδιος φορέας δεν παρέστη στις συσκέψεις για την τροποποίηση του Νόμου 438.

Ακόμη, στην διαμαρτυρία του ο Σύνδεσμος τονίζει ότι επανειλημμένα έχει ζητήσει να επιτραπεί να νοικιάζονται μικρά κρουζερς και οι πάντες κωφεύουν εις όφελος της Τουρκίας που αγόρασε μέσα στα δύο τελευταία χρόνια 250 μικρά κρουζερς και 1.000 ιστιοπλοϊκά. Ζητείται επίσης να θεωρούνται επαγγελματικά θαλαμηγά άνω των 25 κλινών να άλλαχθούν και τα κριτήρια συνθέσεων πληρωμάτων κρουζερ με μεγάλες υποδυναμίες.

Βραβείο στην εταιρία Ν.Κ. Κατράδης Α.Ε.

Η Άμερικανική εταιρία «Peck and Hale», από τις μεγαλύτερες στον τομέα σχεδίασης και κατασκευής συστημάτων πρόσδεσης για κοντάνερς, καθώς και υλικού χειρισμού φορτίων, ανακοίνωσε ότι βράβευσε την ελληνική εταιρία Ν.Κ. Κατράδης Α.Ε. με το ετήσιο βραβείο «Πράκτορες του Έτους», σε αναγνώριση της εξαιρετικής της δραστηριότητας μεταξύ 35 άλλων πρακτόρων έγκυα στημένων στα κυριότερα λιμάνια της ύδρογειου.

Τό βραβείο παρέλαβε ο κ. Γεώργιος Καράβολος, βοηθός γενικός διευθυντής της εταιρίας Ν.Κ. Κατράδης Α.Ε. Στην προσφώνησή του κατά την τελετή της απονομής ο κ. Γουίλλιαμ Λούστερ, διευθυντής πωλήσεων της εταιρίας «Peck & Hale», ανέφερε ότι ο κ. Καράβολος και το προσωπικό της εταιρίας Κατράδης επέτυχαν τα μεγαλύτερα επίπεδα πωλήσεων παρά τις άσχημες οικονομικές συνθήκες. Άλλα κριτήρια που έκριναν τον νικητή ήταν η τεχνική κατάρτιση του προσωπικού, οι υπηρεσίες που παρέχονται σε πελάτες της «Peck and Hale» σε άλλα λιμάνια, η συνεισφορά στην ανάπτυξη νέων προϊόντων και η ανταγωνιστικότητα στον χειρισμό της αποθήκης προϊόντων της εταιρίας «Peck & Hale».

Συνέλευση της ASCAME

Πραγματοποιήθηκε στην Τύνιδα, μεταξύ 10-14 Ιουνίου η Τέταρτη Συνέλευση της Ένωσεως των Μεσογειακών Έμποροβιομηχανικών Έπιμελητηρίων (ASCAME).

Η ελληνική αποστολή που συμμετείχε στις εργασίες της Συνέλευσης αποτελείτο από τους κ.κ.:

— Μανώλη Νειάδα, πρόεδρο ΕΒΕΠ, αντιπρόεδρο ASCAME.

— Ι. Αμοιρόγλου, πρόεδρο ΕΒΕ Βόλου.

— Α. Λαδένη, εκπρόσωπο του ΕΒΕ Θεσσαλονίκης.

— Δημ. Βλάχο, μέλος Δ.Σ. ΕΒΕΠ.

— Δίδα Παν. Κωστορίζου, τμηματάρχη ΕΒΕΠ.

— Α. Θανασούλια, διευθυντή του γραφείου των Έλληνικών ΕΒΕ στις Βρυξέλλες καθώς και του κ. Ζαχαράτου, εκπροσώπου του Έλληνικού Όργανισμού Τουρισμού.

Η ASCAME καλύπτει 78 Έπιμελημένα Έπιμελητήρια από 15 Μεσογειακές χώρες και σκοπός της είναι η ανάπτυξη των οικονομικών και λοιπών δεσμών μεταξύ των μελών της.

Στην συνάντηση συμμετείχαν 180 σύνεδροι μεταξύ των οποίων εκπρόσωποι της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, των Ευρωπαϊκών Έπιμελητηρίων, της Ένωσης Άραβικών Έπιμελητηρίων και εκπρόσωποι των Μεσογειακών ΕΒΕ.

Κατά την διάρκεια των εργασιών παρουσιάστηκαν Εισηγήσεις, για θέματα Μεταφορών — Έπικοινωνιών, Τουρισμού, σχέσεων ASCAME - ΕΟΚ και την βιομηχανική συνεργασία — μεταφορά τεχνολογίας, από τους εκπροσώπους της ΕΟΚ, των Ευρωπαϊκών Έπιμελητηρίων και των περισσότερων ΕΒΕ — μελών της ASCAME (συμπεριλαμβανομένων εισηγήσεων από τα ΕΒΕ Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου και του κ. Α. Θανασούλια).

Τα πορίσματα της Έπιτροπής της Βιομηχανικής συνεργασίας μεταφοράς τεχνολογίας, που πρόεδρος της είναι ο κ. Μαν. Νειάδας, είναι περιληπτικά τα παρακάτω:

Άφου τονίσθηκε η ουσιαστική σημασία

της ανάπτυξης της βιομηχανικής συνεργασίας για το μέλλον των Μεσογειακών χωρών, αναφέρθηκε ότι το εξωτερικό εμπόριο των Μεσογειακών χωρών — μη μελών της ΕΟΚ καλύπτει το 60% περίπου του συνολικού τους εξωτερικού εμπορίου και ότι περισσότερο του 50% των εξαγωγών των χωρών αυτών προς την ΕΟΚ, αποτελείται από Βιομηχανικά προϊόντα.

— Δημιουργία ελεύθερων Βιομηχανικών ζωνών για την ανάπτυξη των διεθνών ανταλλαγών, της βιομηχανικής συνεργασίας, συμπαράγωγής, εμπορικών σχέσεων κλπ. Άρση των διαφόρων διοικητικών εμποδίων που δυσχεραίνουν την δημιουργία τους.

— Δημιουργία μίας ειδικής Τράπεζας πληροφοριών της ASCAME, που θα προσφέρει πληροφορίες στα μέλη για συγκεκριμένους τεχνολογικούς και οικονομικούς τομείς. Η δημιουργία αυτής της Τράπεζας είναι περίπλοκη και δαπανηρή. Υπάρχουν όμως δυνατότητες σύνδεσης με ένα κεντρικό σύστημα σε ένα κράτος της ASCAME που θα κάνει τη συλλογή και διανομή των πληροφοριών με την συμβολή των άλλων Μεσογειακών μελών.

Τέτοια συστήματα παρουσιάστηκαν από εκπροσώπους της Γαλλίας και Ιταλίας.

Τέλος υπογραμμίσθηκε ότι το παραδοσιακό εμπόριο ανταλλαγών γεωργικών προϊόντων και πρώτων ύλων παραχωρεί συνεχώς τη θέση του στη βιομηχανική συνεργασία, την επιχείρηση και ότι ο Ευρωμεσογειακός χώρος αποτελείται σήμερα συνολικά από 500 εκατ. ανθρώπους, που χωρίς να ληφθεί υπ' όψη η ταχύτατη δημογραφική αύξηση των πληθυσμών των χωρών της Νοτίου Μεσογείου αποτελεί αναμφισβήτητα τη μεγαλύτερη αγορά του κόσμου.

Σημειώνουμε την έλλειψη εκπροσωπήσεως στην συνέλευση της ASCAME του Ναυτικού Έπιμελητηρίου Ελλάδος, γεγονός για το οποίο γράφουμε σε ιδιαίτερο σημείωμα σε άλλες στήλες.

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΟΛΛΕΓΙΟ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

67 Pont Street, London S.W.1.

Tel. 00441-581 5044



Στό Έλληνικό Κολλέγιο Λονδίνου, που λειτουργεί στο Λονδίνο από το 1980, σπουδάζουν περίπου 200 παιδιά, αγόρια και κορίτσια, ηλικίας 4 μέχρι 18 ετών.

Τό Κολλέγιο ανήκει σε αγγλικό φιλανθρωπικό ίδρυμα και είναι ιδιωτικό εκπαιδευτήριο μη κερδοσκοπικού χαρακτήρος, πλήρως ανεγνωρισμένο από τις αγγλικές αρχές.

Τό Κολλέγιο ακολουθεί τό αγγλικό εκπαιδευτικό σύστημα για όλες τις ηλικίες, μέχρι και τό Ο και Α LEVELS στά Άγγλικά. Στά Έλληνικά, διδάσκονται τά αρχαία και νέα Έλληνικά, νεοελληνική λογοτεχνία, ιστορία και θρησκευτικά. Οί ενδιαφερόμενοι για έγγραφές μαθητών για τό σχολικό έτος που αρχίζει τό Σεπτέμβριο του 1987, παρακαλούνται να επικοινωνούν απ' ευθείας με τό Κολλέγιο στο Λονδίνο στο τηλέφωνο: 00441-581 5044.

Ο Έλληνικός Νηογνώμων

Συνέντευξη τύπου για τη σταθερή ανοδική πορεία του Έλληνικού Νηογνώμονος έπρόκειτο να δώσουν χθές το μεσημέρι ο πρόεδρος κ. Τριαντ. Λυσιμάχου, ο τεχνικός διευθυντής κ. Μελισσηνός, ο οποίος, όπως είναι γνωστό, ανέλαβε ήδη και τη διεύθυνση των Έλληνικών Ναυπηγείων, και ο αναπληρωτής τεχνικός διευθυντής κ. Ανδρουλάκης.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Ο αρχιπλοίαρχος Κων. Παπαναστασίου, μέχρι τώρα προξενικός λιμενάρχης Αμβούργου, τοποθετήθηκε διευθυντής στη διεύθυνση Έλέγχου Ναυσιπλοΐας του ΥΕΝ. Στη θέση του τοποθετήθηκε ο μέχρι τώρα διευθυντής της Διευθύνσεως Θαλασσίων Κρατικών Μεταφορών πλοίαρχος Παν. Καλογεΐτων και στη θέση του διευθυντού της Δ.Θ.Κ.Μ. ο πλοίαρχος κ. Βασ. Παπαγιάννης που υπηρετούσε μέχρι τώρα στη Γενική Επιθεώρηση. Επίσης από τέ προξενικό λιμεναρχείο Αμβούργου, όπου υπηρετούσε σάν υπολιμενάρχης, μετακινήθηκε και ο αντιπλοίαρχος Δημ. Βενεσιάνος, ο οποίος τοποθετήθηκε τμηματάρχης στη Διεύθυνση Πολιτικής Σχεδιάσεως Έκτακτου Ανάγκης.

Νέο Διοικητικό Συμβούλιο στην Ε.Π.Ρ.Ε

Κατά την Γενική Συνέλευση της Ένώσεως Πλοιοκτητών Ρυμουλκών Έπαρχιας στις 14 Ιουνίου στη Θεσσαλονίκη, συγκροτήθηκε σέ σώμα νέο διοικητικού συμβουλίου ως εξής: Πρόεδρος: Θεοχάρης Αναστάσιος (Πειραιά), Α' Αντιπρόεδρος: Προβατίδης Ανδρέας (Θεσσαλονίκη), Β' Αντιπρόεδρος: Πιτσιλαδής Πέτρος (Χαλκίδα), Γεν. Γραμματέας: Μπούκος Νικόλαος (Χαλκίδα), Αναπλ. Γεν. Γραμματέας: Κουζούνης Παναγιώτης (Χαλκίδα), Ταμίας: Κοβούλης Παντελής (Βόλος), Έφορος Δημοσίων Σχέσεων: Γιαννίσης Λεωνίδας (Βόλος).

Όμιλία του κ. Τζαμτζή για την τριήρη

Όμιλία με θέμα την «έπανακατασκευή μιάς αθηναϊκής τριήρεως», θα κάνει ο γραμματέας του Έλληνικού Ναυτικού Μουσείου κ. Τάσος Τζαμτζής, σέ γεύμα που θα παραθέσει το Έλληνοβρετανικό Έμπορικό Έπιμελητήριο, στις 15 Ιουλίου στο Γιώτ Κλάμπ.

Συνεργασία Kamewa και Kamincó

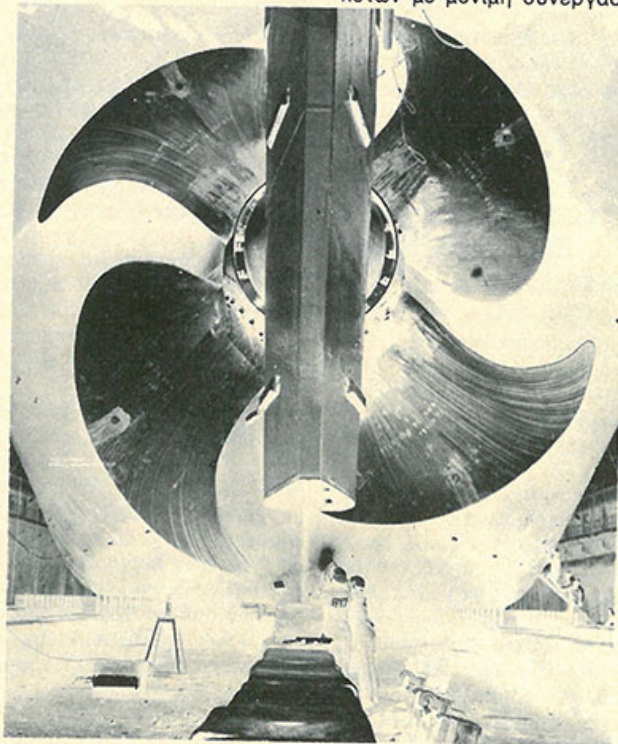
Μετά από διετή δοκιμαστική συνεργασία ή Σουηδική Kamewa και ή Έλληνική Kamincó, θα συνεργάζονται στο μέλλον αποκλειστικά για τις περιοχές Ελλάδος και Κύπρου.

Ός γνωστόν ή Kamewa είναι πρωτοπόρος κατασκευάστρια προπελών μεταβλητού βήματος C.P.P., έγκασιών προωθητήρων (Tunnel Thrusters) περιστροφικών προωθητήρων (rotatable thrusters) και του πρωτοποριακού συστήματος προώσεως με ύδατο-τουρμπίνες (Water Jet) που έχει ήδη εγκατασταθεί σέ 270 ταχύπλοα πλοία κάθε κατηγορίας.

Η εταιρία Kamincó δραστηριοποιείται στον Πειραιά από τό 1962 στην εφαρμογή ναυτικής τεχνολογίας και έχει εγκαταστήσει 95 κύριες μηχανές και άξονικά συστήματα σέ πλοία που ναυπηγήθηκαν στην Ελλάδα.

Από τό 1978 ή Kamincó συνεργάζεται επίσης με τόν σουηδικό Οίκο Saab Marine Electronics και τήν Νορβηγικό Οίκο Moss για εγκατάσταση συστημάτων άδρανούς άερίου σέ δεξαμενόπλοια.

Διαθέτει τέλος άναγνωρισμένο συνεργείο έπισκευών και ανταλλακτικών καλυμμάτων κυτών με μόνιμη συνεργασία τής γερμανικής εταιρίας, πρώην MacGregor.



Πάνω άπό 4000 προπέλλες C.P.P. και 2.500 προωθητήρες τής Kamewa έχουν εγκατασταθεί μέχρι σήμερα σέ πλοία και πλωτές κατασκευές.

Ο έξοπλισμός που παραδίδει ή Kamewa, άπό τήν προπέλλα, τόν άξονα, τούς ύδραυλικούς μηχανισμούς, μέχρι και τό χειριστήριο του ηλεκτρονικού χειρισμού κατασκευάζονται στά έργοστάσια τής στην Σουηδία.

κής εταιρίας, πρώην MacGregor

Στήν φωτογραφία ή νέου τύπου προπέλλα μεταβλητού βήματος (highly scowed) τής Kamewa, ή όποία προσφέρει τή δυνατότητα εγκατάστασης μεγαλύτερης διαμέτρου προπέλλας στο ίδιο πλοίο χωρίς τόν κίνδυνο μεταδόσεως δονήσεων στο σκάφος, που συμβαίνει πολλές φορές με τς κλασικές προπέλλες σταθερού βήματος.

**EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD**

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

TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
TELEFAX: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX 413 7328

Πρόσληψη καθηγητών

Το ύπουργείο Ναυτιλίας αποφάσισε την προκήρυξη διαγωνισμού για την πρόσληψη τριών καθηγητών και ενός διδασκάλου πρακτικών εφαρμογών, στις Δημόσιες Σχολές Ασπροπύργου, Χανίων και Γαλαξειδίου αντίστοιχα, με σχέση εργασίας 'Ιδιωτικού Δικαίου, αορίστου χρόνου.

Πληροφορίες για τις υπηρεσίες NAVTEX

Ο Ι.Μ.Ο. εξέδωσε την υπό στοιχεία COM/CIRC 99/8.5.87 εγκύκλιο του η οποία περιέχει πληροφορίες για τις υπηρεσίες NAVTEX που λειτουργούν ή πρόκειται να λειτουργήσουν παγκοσμίως.

Θάνατος ναυτικού

Στό φορτηγό «'Ιόνιαν 'Εμπρες» πέθανε στις 21 'Ιουνίου ενώ το πλοίο έπλεε στον 'Α-λαντικό ο 'Α' μηχανικός Νίκος Βενιέρης, 44 χρόνων. Προηγουμένως ο Βενιέρης είχε πέσει σε κόμα από άγνωστη αιτία.

Τό «'Ιόνιαν 'Εμπρες» επρόκειτο να προσεγγίσει στο λιμάνι του Λάς Πάλμας όπου και θά αποβίβαζε την σορό του άτυχου ναυτικού.

'Ανοδική ή πορεία των εταιριών της ΕΚΟ

Συνήλθε στις 23 'Ιουνίου η δεύτερη τακτική γενική συνέλευση της ΕΚΟ - ΕΛΕΠΕΧ ΑΕ, η οποία ως γνωστόν είναι μητρική εταιρία του 'Ομίλου 'Εταιριών ΕΚΟ.

Παρέστησαν οι κ.κ. Κ. Παπασυριδής, ως εκπρόσωπος της ΔΕΠ και Γ. Γιαλιτάκης ως εκπρόσωπος της ΕΤΒΑ. Η ΔΕΠ και ΕΤΒΑ συμμετέχουν στο μετοχικό κεφάλαιο της ΕΚΟ - ΕΛΕΠΕΧ ΑΕ κατά 51% και 49 αντίστοιχα.

Κατά τη Γενική Συνέλευση εγκρίθηκε ο ισολογισμός και η έκθεση του διοικητικού συμβουλίου και των ελεγκτών της εταιρίας.

Κατά την ομιλία του ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της ΕΚΟ - ΕΛΕΠΕΧ ΑΕ κ. Χαρ. Ντόλκας αναφέρθηκε στις συνολικές δραστηριότητες των τριών εταιριών του 'Ομίλου ΕΚΟ, τονίζοντας την επιτυχημένη πορεία τους τό 1986.

Συγκεκριμένα, μεταξύ άλλων υπογράμμισε ότι οι τρεις εταιρίες του 'Ομίλου είχαν συνολικά κέρδη της τάξεως των 3,3 δισ. δραχμών πρόφωρων τό 1986, και ότι οι πωλήσεις πετρελαιοειδών αύξηθηκαν κατά 26% σέ σύγκριση μέ τό 1985. 'Αναφερόμενος στό Βιομηχανικό Συγκρότημα της ΕΚΟ στή Θεσσαλονίκη τόνισε τή μεγάλη σημασία των επενδύσεων πού κάνει ή εταιρία τόσο γιά τήν αναβάθμιση των περιβαλλοντολογικών συνθηκών στήν περιοχή, όσο και γιά τή βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του διύλιστηριου και των πετροχημικών μονάδων.

Πρόστιμο γιά ρύπανση

Πρόστιμο ύψους 800.000 δρχ. έπεβλήθη στόν πλοίαρχο Στυλιανό Κοντοβά, του τάνκερ «Ράμπιχ Μπαϊ 3» τό όποιο κατά τήν προσέγγισή του στήν αποβάθρα των διύλιστηρίων του 'Ασπρόπυργου προσέκρουσε στις εγκαταστάσεις από λάθος χειρισμό και προξένησε ζημιές στήν προβλήτα. 'Από τήν πρόσκρουση σχηματίστηκε πετρελαιοκηλίδα πού ρύπανε τή θάλασσα και τις άκτές σέ έκταση 200 στρεμμάτων.

Οί φορτοεκφορτώσεις επικίνδυνων φορτίων

Μέ Κανονισμό Λιμένος πού προωθείται από τό ΥΕΝ ρυθμίζονται τά θέματα φορτοεκφόρτωσης συσκευασμένων επικίνδυνων φορτίων μέ πλοία και παράλληλα τροπο-

ποιούνται και έκσυγχρονίζονται όλες οι διατάξεις πού ίσχυαν μέχρι σήμερα.

• 'Εκσυγχρονίζονται οι Κανονισμοί όλων των λιμανιών της Χώρας, στα πρότυπα των αποφάσεων του Ι.Μ.Ο., όσον αφορά τή φορτοεκφόρτωση επικίνδυνων φορτίων.

• Αύξάνονται κατά πολύ τά μέτρα ασφάλ-

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 24 'Ιουνίου 1987. Τιμή σέ δολλ. ΗΠΑ ανά τόνο. Πηγή: KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα 'Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	120,55/124	124,35/128	179/180
N. 'Υόρκης	118/119,75	120/122	163/165
Φιλαδέλφειας	119/120	120/122,50	163/165
Βαλτιμόρης	119/120	121/122	163/165
Νόρφολκ	118/120	120/122	161/165
Σαβάννας	122/123	123/125	163/168
Τζάκσονβιλ	119/120	121/122	161,75/162,75
Π. 'Εβεργκλέιτς	125/126	128/129	168/169
Τάμπα	117/119	118/123	157,25/162
Μόμπιλ	114,50/117	117/120	162/165
Νέας 'Ορλεάνης	113/115,75	114/117	160/162
Μπωμόντ/Π. 'Αρθουρ	117,50/118	119/120	162/163
Χιούστον	113/116	115/117	160/162
Κόρπους Κρίστι	120/121	122/123	167/168
Λός 'Αντζελες	108,50/114	108,50/114	158/170
Σάν Φραντζίσκο	111/112	113/113,50	158/160
Πόρτλάντ/Κολούμπια ρ.	116/118	117/119	170/175
Μόντρεαλ	111/113	114/115	174/175
Βανκούβερ	122,50/123,50	123/126	180/181
'Αγ. Εύσταθίου	121/124	124/127	172/177
Φρήπορτ	119/120	122/123	170/172
Τρίνιταντ	121/122	125,50/126	175/176
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	123/124	127/128	175/176
Σαίντ Κρουά	18,95	19,05	23,60
Βενεζουέλας	18,28	18,53	22,67
Βραζιλίας	122	125	270MTD
Ρότερνταμ	106/107	109/110	142/144MTD
'Αμβέρσας	106/107	109/110	145/146MTD
'Αμβούργου	111,50/112	113,50/114,50	151/154MTD
Γαλλίας	110/112	115/116	160/161
'Ισπανίας	118/121	122/125	190/200
Θέουτας	114/116	116/119	160/163
Γένοβας	115/116	118/119	168/170MTD
Αύγουστας	114/115	117/118	168/170MTD
Πειραιάς	110/111	114/115	162/163MTD
Σουέζ Κανάλ	115/117	115/117	183/185MTW
Τζέντας	—	110/115	160/165MTD
Νταμμάμ	—	110/115	160/165MTD
Ράς Τανούρα	—	115	165MTD
Φουτζέιρα	109/109,50	110,50/111,50	160/161MTD
Κουβέιτ	108/110	113/115	170
Ντάρμπαν	—	118/119	236/240
Τζιμπουτί	—	113/115	165/167
Σιγκαπούρης	113/115	116/117,50	156/158
Κορέας	118/119	119/120	170/172
'Ιαπωνίας	129/130	132/133	178/180

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

λειας, σε λογικά πλαίσια, ώστε να εξασφαλιστεί η περιοχή όπου διενεργούνται φορτοεκφορτώσεις, στο άπασχολούμενο με αυτές προσωπικό και τα ίδια τα πλοία από τυχόν ατύχημα.

● Διευκολύνονται οι φορτοεκφορτώσεις φιαλών ύγραερών και κατ' επέκταση ο έφοδιασμός των νησιών μας με αυτές.

● Διευκολύνεται ο έφοδιασμός των προβληματικών νησιών μας με υγρά καύσιμα αφού θα μπορεί να γίνεται με δεξαμενόπλοια που θα εκφορτώνουν σε βυτιοφόρα όχημα-τα.

● Λύνεται το τεράστιο πρόβλημα φορτοεκφόρτωσης έκρηκτικών που είχε δημιουργήσει δυσχέρειες τόσο στην εθνική μας άμυνα όσο και εξαγωγική μας βιομηχανία, αφού για πρώτη φορά αντιμετωπίζεται το θέμα αυτό σε έπιστημονική βάση και σύμφωνα με τα πρότυπα βιομηχανικά άνεπτυγμένων χωρών.

Παράλληλα, με έντολή του Υπουργού

Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή θα αρχίσει σύντομα η κατάρτιση Προεδρικού Διατάγματος που θα καλύπτει και τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων με πλοία στον ελληνικό θαλάσσιο χώρο.

Η SAS κέρδισε το βραβείο του καλύτερου αεροπορικού service.

Τό διεθνούς φήμης έμπορικό Άμερικανικό περιοδικό Air Transport World απένειμε στην SAS την τιμητική διάκριση του πιά καλού Service για τό 1986, όχι μόνον για την διατήρηση της ύψηλης ποιότητας των υπηρεσιών της προς τό έπιβατικό κοινό — που την έκανε νά κερδίσει τόν τίτλο της «Έταιρίας της Χρονιάς» για τό 1983 — αλλά για την καινοτομία νά συνδυάζει συνεχή βελτίωση και αύξηση των προσφερομένων υπηρεσιών της στον άέρα συγχρόνως όμως και στό έδαφος μέ την προσθήκη νέων έξυπηρετήσεων του Businessman.

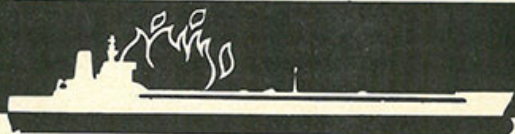
Η SAS εγκαινιάζει τόν Σεπτέμβριο νέα γραμμή χωρίς ενδιάμεσο σταθμό μεταξύ Κοπεγχάγης και Τόκιο μειώνοντας τόν χρόνο πτήσεως σέ 11,5 ώρες μόνον, έπιτυγχάνοντας τήν ταχύτερη σύνδεση μεταξύ Εύρώπης και Ίαπωνίας.

Δεξίωση της George Moundreas & Co. S.A.

Ο κ. Γιώργος Μουνδρέας και τό έπιτελείο της George Moundreas & Co. παρέθεσαν δεξίωση στίς 26 Ιουνίου μέ τήν εύκαιρία της έπισκέψεως στην Έλλάδα του προέδρου των Γιουγκοσλαβικών ναυπηγείων του Σπλίτ, κ. J. Eterovic και διευθυντικών στελεχών του ναυπηγείου.

Στή δεξίωση που πραγματοποιήθηκε στού φιλόξενους χώρους της οίκίας του κ. Μουνδρέα, παρέστησαν πολλά μέλη της ναυτιλιακής κοινωνίας του Πειραιά και οι τεχνικοί διευθυνταί ναυτιλιακών έπιχειρήσεων.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Άτυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΘΛΟΝ	Έλληνική	10.428	1979	Κατά τήν εκφόρτωση στην Άμβέρσα, υπέστη πυρκαϊά στό φορτίο, στίς 20/6.
ΚΥΘΗΡΑ ΣΗ	Μάλτας	1.499	1970	Συγκρούστηκε στίς άρχές Ιουνίου, στό Ίκόνιο μέ τό φορτηγό «Caldiran».
ΜΠΑΝΝΕΡ	Μάλτας	9.038	1969	Κατά τό ταξίδι Ρεσίφ για Ίνδία, υπέστη ζημίες συνεπεία κακοκαιρίας και κατέπλευσε στό Ντάρμπαν για έπισκευές στίς 7/6.
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ	Κυπριακή	3.137	1972	Άκαμπα για Σέτε, υπέστη ζημία στην προπέλλα, σέ θέση 38.34 B, 09.00 Α, στίς 6/6.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	Έλληνική	10.469	1970	Συγκρούστηκε στον π. Σαϊγκόν, στίς 9/6 μέ τό πλοίο «Ken Sea» και υπέστη έλασματουργικές ζημίες.
ΑΊΓΙΑΝΝΗΣ	Έλληνική	30.427	1977	Κατά τόν διάπλου της διώρυγας του Παναμά, στίς 1/6, υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι	Κυπριακή	9.417	1968	Κατά τήν άγκυροβόληση στό Μπορντώ, στίς 18/6 υπέστη έλαφρές ζημίες.
ΛΕΟ ΟΥΑΝ	Κυπριακή	10.194	1972	Υπέστη έλαφρές έλασματουργικές ζημίες συνεπεία πτώσεως γερανού κατά τήν φόρτωση στό Ρίο Γκράντε, στίς 21/5.
ΤΖΩΝ Κ.	Έλληνική	15.364	1978	Προσάραξε κατά τή φόρτωση στη Λουϊζιάνα στίς 1/6, χωρίς νά ύποστει σοβαρές ζημίες.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΒΙΤΟΡΙΑ	Έλληνική	9.116	1964	Συγκρούστηκε στον π. Σηκουάνα, στίς 23/6, μέ τό δεξαμενόπλοιο «Fuyoh Maru» και υπέστη έκρηξη και πυρκαϊά. Δύο Έλληνες ναυτικοί άγνοούνται.
ΚΙΤΙΟΝ	Μπαχάμας	79.969	1969	Συγκρούστηκε μέ τό δεξαμενόπλοιο «Banglar Jyoti» στη Κοτούμπνια, στίς 21/6.
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ	Έλληνική	14.926	1967	Άνέφερε βλάβη της μηχανής, άνοικτά του Κέϊπ Φινιστέρρε, στίς 16/5.
ΤΕΝΑΣΙΤΥ	Μάλτας	41.195	1965	Έβλήθη ύπό Ίρακινών άεροσκαφών στον Περσικό, στίς 20/6.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Από τη σκοπιά του Έλληνα πού νοιάζεται και πονάει τη Ναυτιλία, το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιουνίου ήταν μία μεγάλη απογοήτευση. Αμάγαλμα των συνήθων φαινομένων ανάπαυλας της θερινής περιόδου του βορείου ημισφαιρίου, μιας έντονης προσπάθειας των μεγάλων ναυλωτικών συμφερόντων να «ρίξουν» με κάθε θυσία, ή, τουλάχιστον, να συγκρατήσουν την αγορά και, κυρίως, της ακόμα ενδημούσης κρίσης ανισορροπίας προσφοράς - ζήτησης πλοίων ξηρού φορτίου σε παγκόσμια βάση, ή πτώση των τελευταίων ημερών θύμιζε κατάρευση.

Βεβαίως, όπως πολλοί σοβαροί παρατηρητές της αγοράς πιστεύουν τίποτε δεν αποκλείει μία γρήγορη επάνοδο σε κανονικότερους ρυθμούς και άρκει, ίσως, μία δραστική είσοδος στην αγορά ενός εκ των «μεγάλων» για να αλλάξει κλίμα και τάσεις. Και αν πρέπει να αναζητήσουμε φως στο βάθος της σύγχυσης, ίσως τούτο πηγάζει από την πτωχεία του βιβλίου παραγγελιών της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας που προδικάζει μία μάλλον πτωχή «συγκομιδή» νέας χωρητικότητας πού, σε συνδυασμό με τις φυσικές απώλειες και τη διάλυση μέρους της υπάρχουσας στο προσεχές μέλλον, πιθανόν να οδηγήσει σε νέες σταθερότερες ισορροπίες.

Η πτώση της ζήτησης και των επιπέδων των ναύλων άρχισε άκριβώς από εκεί που επήγαγε η γενεσιουργός αιτία της πρό τριμήνου ανόδου: τα σιτηρά! Και ενώ σε στιγμές ταχείας μεταβολής των παραμέτρων όπως οι σημερινές είναι δύσκολο να οριοθετήσει κανείς τα δεδομένα, τη στιγμή τουλάχιστον που γράφονται αυτές οι γραμμές (30 Ιουνίου) ο κλασικός πλέον από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία ναύλος των 52.000 τόννων σιτηρών έχει εγγίσει τα δολ. 12.50 ενώ ο αντίστοιχος προς Κόντινεντ τα δολ. 7. Έκφράζουν έτσι και οι δύο προεκτεθέντες αριθμοί μία δραματική μείωση που επιβεβαιώνεται και από άλλες χαρακτηριστικές εξελίξεις, όπως ο ναύλος πάναμαξ από Βόρειο Ειρηνικό για Κορέα (δολ. 8.75) και οι προς Αίγυπτο μεταφορές που υφίστανται πτώση κλιμακούμενη μέχρι και δολ. 2 ανά τόννο ίσως και περισσότερο. Έκ τούτου γίνεται φανερό ότι η πτώση της αγοράς πλήττει και το λεγόμενο handy size.

Αριθμός ναυλώσεων για γαιάνθρακες ήταν σχετικά μικρός για να συγκρατήσει την αγορά. Πλέον χαρακτηριστική η ναύλωση για 110.000 τόννους από Χ. Ρόουντς και Ν. Αφρική για Ιαπωνία στα δολ. 8.35 σαφώς εκφράζει απώλεια, ενώ, για άλλους προορισμούς, οι 90.000 τόννοι για Ιταλία πλήρωναν κάτι αντίστοιχο προς δολ. 4.50 περίπου και οι 60.000 τόννοι από Αυστραλία για Ην. Βασίλειο κάτι περισσότερο των δολ. 11.

Ένας πράγματι σημαντικός αριθμός πράξεων στον τομέα του σιδηρομεταλλεύματος δεν υπήρξε επίσης αρκετός ώστε να εξισορροπήσει τις απώλειες των λοιπών τομέων της αγοράς. Φορτώσεις σημειώσαμε από Καναδά, Βραζιλία, Δυτική Αφρική, Αυστραλία, Ειρηνικό, ακόμη και ενδοευρωπαϊκές μεταφορές, για ποικίλους προορισμούς. Από Δ. Αφρική για Ολλανδία, οι 70.000 τόννοι πλήρωναν τον σχετικά χαμηλό ναύλο των δολ. 4.82 ενώ, από Αυστραλία, οι 140.000 τόννοι για Αγγλία δολ. 7.50 ανά τόννο.

Ήσσονος σημασίας οι σποραδικές ναυλώσεις για λιπάσματα, κυρίως από την Ινδική κυβέρνηση, παρέμειναν στα πλαίσια μιάς περιθωριακής πράξης.

Η δυσπραγία του Κόντινεντ και ο αριθμός των ανοικτών πλοίων στην περιοχή, μαρτυρεί το κρίσιμο στάδιο που διέρχεται το γενικό φορτίο.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Συνέπεια των ήδη εκτεθέντων, οι χρονοναυλώσεις υπέστησαν αισθητή πτώση ως προς τα επίπεδα των συμφωνηθέντων μισθωμάτων, τόσο στην περιοχή του Ατλαντικού, όπου η σύγκριση με τα πρόσφατα επίπεδα μάς δίνει έναργώς το μέγεθος της επί τα χείρω μεταβολής, όσο, κυρίως, στην Απω Ανατολή - Ειρηνικό όπου η συρρίκνωση της ζήτησης είναι ακόμα μεγαλύτερη.

Ένα handy bulk (27.000 TDW) με παράδοση Ελλάδα για κυκλικό Ατλαντικού έπιανε δολ. 3.750 ανά ημέρα, ενώ οι 28.000 TDW από Κόλπο ΗΠΑ για Βραζιλία δολ. 4.750. Για 6-8 μήνες, πλοίο 43.000 TDW κλεινόταν επί δολ. 4.850. Οι 38.000 TDW από Βραζιλία για Απω Ανατολή πληρώνονταν δολ. 6.800 ενώ οι 28.000 TDW από Κόντινεντ για τον αυτό

προορισμό μόλις δολ. 4.250.

Ο αριθμός των γνωσθέντων κλεισμάτων για παράδοση στην Απω Ανατολή υπήρξε μικρός ώστε να επιτρέψει όρθη αξιολόγηση της εκεί κρατούσης καταστάσεως. Σταχυολογώντας, σημειώνουμε τους 22.700 TDW από Ταϊλάνδη για Δ. Αφρική στα δολ. 3.700, τους 27.000 TDW από Ν. Κορέα για Έρυθρά Θάλασσα στα δολ. 4.100, τους 42.000 TDW από Β. Ειρηνικό για Ιαπωνία στα δολ. 5.100 πλέον δολ. 100.000 για πλοίο υπό έρμα και τους 64.000 TDW από Ιαπωνία για κυκλικό Αυστραλίας στα δολ. 7.000.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Τελείως διαφορετική εικόνα εκείνης του ξηρού φορτίου παρουσίαζε η παγκόσμια ναυλαγορά πετρελαίου. Έδώ, συνθήκες μιάς (πρόσκαιρης;) ισορροπίας, σε συνδυασμό με εξάρσεις κατά τόπους, παρείχαν στην πλοιοκτησία ευκαιρία διαπραγματεύσεως και εξασφάλισης υψηλότερων ναύλων.

Στην περιοχή του Περσικού, αισθητή ήταν η άνοδος για τα VLCC πού, πραγματοποιώντας κέρδη 3-4 μονάδων, πληρώνονταν WS 37-38 για δυτικές και μέχρι WS 40 για ανατολικές όψεις. Για 340.000 τόννους (ULCC) πληρώθηκαν WS 32. Για μικρότερα φορτία σημειώσαμε αριθμό ναυλώσεων σε Ικανοποιητικά επίπεδα, όπως οι 136.000 τόννοι για ΗΠΑ (Ατλαντικό) στα WS 55 ενώ ίδια ποσότητα για Αυστραλία πλήρωνε WS 65.

Αμετάβλητη η Μεσόγειος και Δ. Αφρική, χωρίς ουσιαστική μεταβολή πού να παρέχει έδαφος για σχολιασμό ενώ, αντίθετα, αύξηση της ζήτησεως στη Βόρειο Θάλασσα ανύψωσε τους ναύλους μέχρι και του WS 100 περίπου για τους 80.000 τόννους (τοπική μεταφορά) και WS 80 για υπερατλαντική.

Χωρίς ιδιαίτερη εμπνευση η Καραϊβική, πλήρωνε WS 100 για τους 50.000 τόννους με εκφόρτωση Κόλπο ΗΠΑ.

Κάποιες εξάρσεις στη ζήτηση για καθαρά φορτία στήριξαν την αγορά που κινήθηκε σε συνθήκες σταθερότητας με επίκεντρα την Καραϊβική, την Μεσόγειο (κυρίως Μαύρη Θάλασσα) και τη Ν.Α. Ασία.

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

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία**ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ**

ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΓΚΩ: Βόρειο Ειρηνικό 52.000 τον. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 9,25 φίο, 10.000/6.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 18-23.

ΝΙΚΑΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 27.500 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 18,90 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 5-15.

ΜΙΣΤΡΑΛ: 'Αμερ. Κόλπο 63.000 τον. γαϊάνθρακες Ταϊβάν, δολ. 12,47 φίο, 5 ημέρες, άρχές 'Ιουλίου.

ΣΠΕΤΣΑΙ: Παρανάγκουα 46.000 τον. γεννήματα Βαλένσια/Ρότερνταμ δολ. 10 φίο, όψιόν Γαλλία δολ. 10,75 φίο, 14 ημέρες, 'Ιουν. 26/30.

ΤΡΕ'ΙΝΤΓΟΥ'ΙΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 18.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 20 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 15-25.

ΤΟΞΟΤΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 18 φίο, 5 ημέρες/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: 'Αμερ. Κόλπο 58.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 7,25 φίο, 11 ημέρες 'Ιουν. 20-26.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Ποταμό Μισισσιππή 81.000 τον. γαϊάνθρακες Καοσιούνγκ, δολ. 10,90 φίο, 30.000/20.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 9-14.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ: Σαϊντ Λόρενς 24.000 τον. σιτηρά Σαγκάη, δολ. 22,50 φίο, πλέον 1 δολ. για δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης, 8.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουν. 22-29.

ΑΚΡΟΝ: 'Αμερ. Κόλπο 75.000 τον. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 7,25 φίο, 12 ημέρες, 'Ιουλ. 2-9.

ΣΤΑΜΟΣ: 'Αμερ. Κόλπο 54.300 τον. σιτηρά 'Ακαμπα, δολ. 810.000 κατ' άποκοπή φίο, 31 ημέρες, 'Ιουλ. 5-13.

ΝΤΟΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 27.500 τον. δημητριακά Αίγυπτο, δολ. 18 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 10-20.

ΤΖΙΝΙ ΙΙ: Μεγάλες Λίμνες 18.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία δολ. 26,25 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχές 'Ιουλίου.

ΝΤΕΣΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ: Μισισσιππή 20.000 τον. σιτηρά 'Ισπανικό λιμένα Μεσογείου, πλέον Λισαβώνας/ 'Ολλανδίας, δολ. 17,40 φίο, 5 ημέρες/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Ιουνίου.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: 'Αμερ. Κόλπο 75.000 τον. σιτηρά

Κόντινεντ, δολ. 581.000 κατ' άποκοπή φίο, 12 ημέρες, τέλη 'Ιουνίου.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 13,50 φίο, 11 ημέρες, άρχές 'Ιουλίου.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ: Ντουλούθ 18.500 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 25,50 φίο, 4.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 5-14.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. σιτηρά περίπου Αίγυπτο, δολ. 17,15 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 1-10.

ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 28.000 τον. γεννήματα Αίγυπτο, δολ. 16,50 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. τέλη 'Ιουνίου άρχές 'Ιουλίου.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ: 'Αμερ. Κόλπο 20.700 τον. περίπου γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 12,25 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΠΕΡΙΚΛΗΣ: 'Ακαμπα 14.500 τον. φωσφάτα 'Ινδία, δολ. 12,50 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 16-17.

ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ: Σαγκάη 23.000 τον. ρύζι σε σάκους Ντακάρ/ Ντουάλα εκτός Νιγηρίας, δολ. 23,25 φίο, 1.000/750 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη 'Ιουνίου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ: 15.100 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Κο Σιγκάγκ 'Ιουν. 17-20, ταξίδι μέσω Κχανόμ με παράδοση Νότιο 'Ιαπωνία, δολ. 3.200 την ημέρα.

ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ: 22.487 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Κίνα τέλη 'Ιουνίου, έπαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο/Ανατολ. άκτή ΗΠΑ, δολ. 2.150 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛΣ: 29.000 τον. δ.ω. του 1981, παράδοση Κουήνσλαντ τέλη 'Ιουνίου, έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.150 τον. ημέρα, πλέον δολ. 95.000 για πλού υπό έρμα.

ΚΑΔΜΟΥΣ: 16.600 τον. δ.ω. του 1975, παράδοση Σάν Φραντζίσκο 'Ιουν. 15-20, ταξίδι μέσω δυτικής άκτης ΗΠΑ με έπαναπαράδοση Μπαγκόγκ, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΤΖΩΡΤΖ Λ.: 27.430 τον. δ.ω. του 1975, παράδοση Κόντινεντ 'Ιούνιο, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με έ-

παναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 3.800 την ημέρα.

ΑΛΚΜΗΝΗ: 17.810 τον. δ.ω. του 1979, παράδοση Ρίο 'Ιανείρο 'Ιουν. 27-30, έπαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες, δολ. 5.600 την ημέρα.

ΑΜΕΘΥΣΤ: 23.536 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση Ρίβερ Πλέιτ 'Ιουν. 21-25, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΑΛΦΕΙΟΣ: 60.967 τον. δ.ω. του 1984, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊ 'Ιουν. 20-30, έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 5.400 την ημέρα πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΟΥΡΑΝΙΑ: 62.500 τον.δ.ω. του 1972, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊ 'Ιουν. 22-24 έπαναπαράδοση Ρότερνταμ, δολ. 5.050 την ημέρα, πλέον δολ. 100.000 για πλού υπό έρμα.

ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣΣ: 63.785 τον. δ.ω. του 1985, παράδοση 'Ιαπωνία 'Ιούνιο, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ: 34.368 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Νέα Ζηλανδία άρχές 'Ιουλίου, έπαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 4.150 την ημέρα, πλέον δολ. 110.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 40.844 τον. δ.ω. του 1979, παράδοση Τάμπα 'Ιουλ. 3-8, ταξίδι μέσω Μισισσιππή με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία δολ. 5.800 την ημέρα, πλέον δολ. 80.000 για πλού υπό έρμα.

ΒΑΣΜΑΝ: 37.881 τον. δ.ω. 1978, παράδοση Βραζιλία άμεση, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 6.800 την ημέρα.

ΑΜΑΖΩΝ: 16.916 τον. δ.ω. του 1979, παράδοση Γλασκώβη 'Ιουν. 25-26, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών δολ. 4.250, όψιόν έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία δολ. 4.500 την ημέρα.

ΜΑΡΙΚΑ Λ.: 27.419 τον. δ.ω. του 1975, παράδοση Θεσσαλονίκη άρχές 'Ιουλίου, ταξίδι Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 3.750 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ: 26.350 τον. δ.ω. του 1981, παράδοση Τιλμπούρι 'Ιουνίου 25-30, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών, δολ. 4.300 την ημέρα.

ΑΛΦΑΙΑ: 35.350 τον. δ.ω. του 1981, παράδοση Βέσσερ 'Ιουν. 18-20, έπαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΠ: 17.181 τον. δ.ω. του 1980, παράδοση Βουλώνη άμεση, έπαναπαράδοση στον πιλότο λιμένος Συρίας, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΦΑΔΕΡ: 27.573 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Κόντινεντ άμεση, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΜΑΙΡΥΛΑΝΤ: 27.487 τον. δ.ω. του 1970, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Ιουνίου 30 τό άργότερο, έπαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 4.900 την ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ: 37.428 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση Πιομπίνο, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού με έπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ: 64.650 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση Βαλτιμόρη άρχές 'Ιουλίου, ταξίδι από Χαττέας για Σουηδία με έπαναπαράδοση Σκώ δολ. 7.500 την ημέρα, πλέον δολ. 10.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΛΤΙΣ: 16.917 τον. δ.ω. του 1979, παράδοση 'Ινδία 'Ιουνίου 25-30, κυκλικό ταξίδι 'Αμερ. Κόλπου / 'Ανατολ. άκτης ΗΠΑ / Μεγ. Λιμνών, δολ. 4.475 την ημέρα.

ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ: 16.657 τον. δ.ω. του 1978, παράδοση 'Αμβέρσα άμεση, έπαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 4.300 την ημέρα.

ΑΣΤΗΡ: 22.670 τον. δ.ω. του 1974, παράδοση Μπαγκόγκ 'Ιουλίου 4-10, έπαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική, δολ. 3.700 την ημέρα.

ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.: 26.815 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Νότιο Κορέα τέλη 'Ιουνίου, έπαναπαράδοση 'Ερυθρά Θάλασσα, δολ. 4.100 την ημέρα.

ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ: 26.165 τον. δ.ω. του 1972, παράδοση Τερνόνζεν 'Ιουνίου 28, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Σκώ / Πάσερο, δολ. 3.350 την ημέρα.

ΓΡΕΓΟΣ: 61.523 τον. δ.ω. του 1977, παράδοση Χάμπτον Ρόντς άρχές 'Ιουλίου, έπαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΚΙΚΑ: 37.523 τον. δ.ω. του 1976, παράδοση Ποταμό 'Ελμπε 'Ιουνίου 28 - 'Ιουλίου 1, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΜΟΝΤΟΜΠΑ: 33.108 τον. δ.ω. του 1882, παράδοση Ρίτσαρντς Μπαϊ 'Ιουν. 12-22, έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.800 την ημέρα.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Ο.Ε.**BELGIUM****TAX FREE CARS**

- **ΝΑΥΤΙΚΟΙ**
- **ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ**

- **ΑΝΑΠΗΡΟΙ**
- **ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ**

Για σās πού ό νόμος παρέχει τό δικαίωμα εισαγωγής αυτοκινήτου με μειωμένο δασμό ή άδασμολόγητο διαθέτουμε όλους τούς τύπους τών αυτοκινήτων. ΕΥΡΩΠΑ'Ι'ΚΩΝ 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

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καρίπιτο 56.000 τον. Λέικ Τσάρλς, WS 93,5, 'Ιουν. 23.

ΕΙΡΗΝΗ: Νοβοροσίσκ 130.000 τον. 'Ιταλία, WS 67,5, 'Ιουν. 20.

ΕΝΤΕΒΟΡ: Δυτ. 'Αφρική 90.000 τον. 'Ιταλία, WS 68,5, 'Ιουν. 23.

ΜΙΧΑΗΛ: Δυτ. 'Αφρική 130.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 578,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ/Ανατολ. άκτή Καναδά WS 60, όψιόν Μεσόγειο WS 62,5, 'Ιουν. 23.

ΟΔΥΣΣΕΙΑ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. Κόρπους Κρίστι WS, 'Ιουν. 24.

ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ: Ταρτούς 80.000 τον. Νάπολι, WS 90, 'Ιουν. 27.

ΗΛΕΚΤΡΑ: Δυτ. 'Αφρική 100.000 τον. μέρος φορτίου Σαίντ Κρουά, WS 52,5, 'Ιουλ. 4.

ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 55, 'Ιουλ. 3.

ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Βέντσπιλς 42.000 τον. καθαρά, 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 140, 'Ιούνιο.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Καραϊβική 30.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 160, όψιόν Μπαχάμες WS 165, 'Ιουν. 26.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕ'ΙΤΝΕΣΣ: Άστάρτ 65.000 τον. μέρος φορτίου, Φός WS 105, 'Ιουν. 18.

ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ: Περσικό Κόλπο 95.000 τον. μέρος φορτίου, Σιράχα, WS 81, 'Ιούνιο.

ΑΙΝΙΑΣ: Δυτ. 'Αφρική 129.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 60, 'Ιουν. 28.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΛΕΝΤΟΡ: Δυτ. 'Αφρική 112.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 60, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 62,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 65, 'Ιουν. 13.

ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI: 'Ισκεντερούν 18.000 τον. 'Ιταλία, WS 165, 'Ιουν. 22.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τον. καθαρά Νέα Ζηλανδία, δολ. 525.000 κατ' άποκοπή, 'Ιούνιο.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Μεσόγειο 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 200, όψιόν Κόντινεντ WS 205, 'Ιουν. 22.

ΝΕΑΠΟΛΙΣ: Μόντρεαλ 41.000 τον. μέρος φορτίου Φιλαδέλφεια, WS 135, 'Ιουν. 26.

ΦΕΛΛΟΟΥΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 37,5, όψιόν Κόντινεντ WS 40, 'Ιούνιο.

ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ: Σκίγκτα 29.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 180, όψιόν Μεσόγειο WS 185, όψιόν ΗΠΑ WS 175, 'Ιουν. 21.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Μαύρη Θάλασσα 25.000 τον. καθαρά Μπανιάς WS 195, 'Ιούνιο.

ΣΠΟΡΑΔΕΣ: Σκίγκτα 28.000 τον. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 185, όψιόν ΗΠΑ WS 180, 'Ιούνιο.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ: Ντός Μπόκας 130.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 42,5, 'Ιουν. 28.

ΣΗΜΑΤΖΙΚ: Αμβέρσα 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 137,5, 'Ιουν. 24.

ΘΕΟΤΟΚΟΣ: 'Ερυθρά Θάλασσα 95.000 τον. Ντελαγουέρ Σίτυ, 62,5, 'Ιογν. 26.

ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ: Πουέρτο Μιράντα 35.000 τον. Μπρουκσπούτελ 132,5, 'Ιογν. 19.

ΒΕΝΟΥΣ V: Πουέρτο Λά Κρούζ 71.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 75, 'Ιουν. 28.

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ: Σαλλόμ Βόε 78.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, 'Ιούνιο.

ΑΣΠΙΛΟΣ: Πουέρτο Μιράντα 42.000 τον. μέρος φορτίου Πόρτλαντ, WS 120, 'Ιουνίου 28.

ΕΦΕΣΣΟΣ: Φορκαντός 118.000 τον. Λουϊσιάννα, WS 52,5, 'Ιουλίου 5.

ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ: Σίντι Κερίρ 85.000 τον. μέρος φορτίου Κωνσταντζά, WS 92,5, 'Ιουνίου 28.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Μεσόγειο 60.000 τον. καθαρά Νέα

'Υόρκη, WS 100, 'Ιούλιο 1.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΠΟΛΛΟΥΣ: 32.056 τον. d.w. του 1973, 2/2 μηνών με άμεση παράδοση, καθαρά προϊόντα, δολ. 8.750 την ημέρα.

Οι αγοραπωλησίες

Τό αγοραστικό ενδιαφέρον για δεξαμενόπλοια παρέμενε ζωηρό καθ' όλη τη διάρκεια του δευτέρου δεκαπενθημέρου του 'Ιουνίου.

Οι ύψηλές τιμές όμως, άφ' ενός καί η σπάνις άρκετών πλοίων άποδεκτών προδιαγραφών, άφ' έτέρου, περιόρισαν τόν άριθμό των σχετικών πράξεων. Είναι χαρακτηριστικό ότι τό μεγαλύτερο μέρος των πωλήσεων άφορά σέ πολύ μεγάλα πλοία.

— Τ/Τ SEA SONG (357.000/77), δολ.

15.800.000 σέ "Ελληνες της Νέας 'Υόρκης.

Τ/Τ BEAUMONT (138.900/75), δολ.

10.200.000 σέ Νορβηγούς.

— Μ/Τ HELLESPOINT SPLENDOR

(123.862/75), δολ. 8.750.000 σέ Νορβηγούς.

— Μ/Υ SEATEAM COURIER (OBO,

113.700573), δολ. 6.650.000 σέ "Ελληνες της

Νέας 'Υόρκης.

Παρά τήν πτώση της ναυλαγοράς, η πε-

ρίοδος άρχισε μέ ζήτηση μπαλκάρριερς, άν

καί — παρερχομένου του χρόνου — παρατη-

ρήθηκε κάποια διάθεση άναμονής εκ μέρους

των ύποψηφίων αγοραστών, φαινόμενο πού

δικαιολογείται τόσο άπό τήν άβεβαιότητα

ώς πρόσ τις άμεσες έξελίξεις όσο καί άπό

τήν έπιμονή των πωλητών στίς πρόσφατα

διαμορφωθείσες ύψηλές τιμές.

— Μ/Υ MARIN (129.100/82), δολ.

17.000.000.

— Μ/Υ TECTUS (119.500/74), δολ.

5.750.000 σέ Νορβηγούς.

— Μ/Υ JEDDAH CEMENT I (41.751/73),

δολ. 2.650.000.

— Μ/Υ DORYFOROS (33.311/72), δολ.

2.200.000.

— Μ/Υ FJORD STAR (32.454/83), δολ.

7.500.000.

— Μ/Υ SYRA (27.400/77), δολ. 3.900.000 σέ

'Ινδούς.

— Μ/Υ WINNER (22.593/73), δολ. 1.750.000

σέ "Ελληνες.

Παρά τή δυσπραγία στή Ναυλαγορά,

πλοίων γενικού φορτίου, ίκανός άριθμός μο-

νάδων ύπήρξε άντικείμενο διαπραγματεύσε-

ων καί τελικής αγοράς.

— Μ/Υ FRIJSENBOG/WEDELLSBORG

(22.300/78) δολ. 4.250.000 έκαστον.

— Μ/Υ TROUTBANK/ROACHBANK

(18.500/79) δολ. 3.600.000 έκαστον.

— Μ/Υ UNITED EFFOR/UNITED ENTER-

PRISE 15.175/82), δολ. 3.000.000 έκαστον.

— Μ/Υ ACACIA (11.200/76) δολ. 1.450.000

σέ 'Ινδούς.

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Μέ έξαιρεση τό Πακιστάν όπου γενικά έπι-
κρατούσε άπραξία, οι λοιπές αγορές διαλύ-
σεων μäs έδωσαν χαρακτηριστικές πράξεις
πού παρέχουν εύκαιρίες αξιολόγησης της
σημερινής αγοράς καί των προσφάτων έξε-
λίξεων.

Δεσπόζουσα θέση κατέχει η πώληση του
δεξαμενοπλοίου της SHELL Τ/Τ SERENIA
(18.200 LDT/61) στά δολ. 164.75 γιά παράδο-
ση στήν Ταϊβάν μέσω trading house.

"Άλλη σημαντική πράξη, όλιγότερο όμως
άποκαλυπτική της αγοράς, η πώληση του Τ/Τ
TEXACO BRAZIL μέ παράδοση JOHORE RIV-
ER μέ τελικό προορισμό Ν. Κορέα αντί δολ.
153.50 άνά τόννο LDT μέ βάση 36.976 τόν-
νους.

Στά δολ. 133 δύο άκόμα πωλήσεις στήν
Ταϊβάν, του Μ/Υ TSING YI ISLAND (5040) καί
Μ/Υ HAI LEE (4.560).

Κάποιο άνοιγμα στήν Κίνα πού ύποχρεώ-
θηκε στήν πληρωμή σχετικά ύψηλών τιμών:—

— Μ/Υ OCEAN LUCKY (14.124 LDT) δολ.

145.

— Μ/Υ MING JIANG (5.376) δολ. 127.

— Μ/Υ IRENE S. LEMOS (9.533) δολ. 146.

— AMGUEMA (5.188) δολ. 134.

Στήν περιοχή του 'Ινδικού σημειώσαμε τις

έξής πράξεις:

— Μ/Υ ENERA (7.898) δολ. 148 (Ταυλάνδη).

— Μ/Υ MUROM (5.540) δολ. 136.50 (Μπαγ-

κλαντές).

— Μ/Υ KATIA (4.738) δολ. 131 ('Ινδία).

Τέλος, στό Εύρωπαϊκό χώρο σημειώσαμε

δύο πράξεις τήν πώληση του Μ/Υ RAFFAELE

CAFIERO (11.200 LDT) αντί δολ. 103 μέ παρά-

δοση ως έστί στή Λά Σπέτσια καί έκείνην του

Μ/Υ CIUDAD DE MEDELLIN (8.000 LDT) στά

δολ. 81.25 μέ παράδοση Βρέμη καί τελικό

προορισμό Τουρκία.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 536
Cables: "TAKISHIP" — Buenos Aires

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR

Tel: 394.5612, 394.3992

394.3991, 394.3548

ΑΟΗ.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059

CAPT. G.I. LOGOTHETIS 3116632

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

PIRAEUS OFFICE:

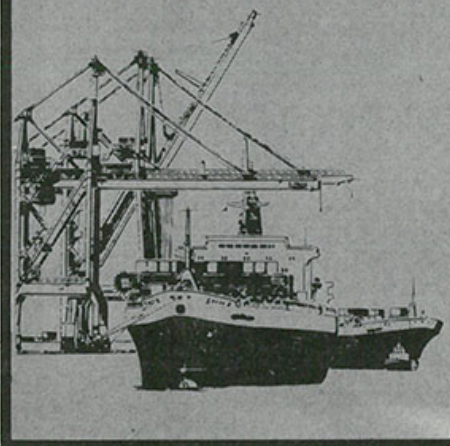
Capt. G. TSAMIS

7-9 Akti Miaouli

4132998 - Tlx: 21 1376

A.O.H.: 9837448

NAFTIKA CHRONIKA



EIGHT MAN CREW - SWEDISH SHIPOWNERS ASSOCIATION COMMISSIONS MANING STUDY

H.B. Maynard, International Management Consultants have been appointed to assist the Swedish Shipowners Association (SSA) with a project to determine the feasibility of operating an ocean going vessel with an eight man base crew.

The study will comprise of three inter-related parts divided as follows:

- A study of the minimum manning requirements starting from scratch, i.e. ignoring preconceived ideas based on previous practice, traditions or habits.

- The technical requirements/ equipment necessary to make possible an eight man crew.

- The most effective division of tasks between the sea and land organisations.

Assuming an eight man complement is found technically feasible, then the conditions required in terms of attitude, competence and technical excellence will be clearly specified.

In order to make the analysis as precise as possible, three different types of ships will be selected for study, namely liners, tankers and dry cargo vessels.

The study will be completed in 1988 and trials are expected to commence in the same year, while the importance attached to the study by the SSA is reflected by the fact that the Association's chairman, Mr. G. Hogberg, will head up the study as project leader.

165 SHIPS OF 5.074.021 GROSS TONS ACQUIRED BY GREEK SHIPOWNERS DURING THE FIRST HALF OF 1987

The number of ships and total tonnage acquired by Greek shipowners during the first half of 1987 is indeed impressive. It covers a wide range of second hand vessels totalling 165 ships of 5,074,021 grt. Of these, only 28 were registered in Greece representing 641,914 gross tons, or 13 percent of the total tonnage purchased.

The rest of the new purchases were registered mainly in Cyprus with a small

number going to the Liberian and Panamanian flags.

84 are bulk carriers totalling 2,291,170 grt.; 45 are tankers and Ore/Oil ships grossing 2,437,745 tons and 36 are cargo ships of 345,106 grt which include container ships and vehicle carriers.

Those registered in Greece consist of 11 bulk carriers of 355,518 grt., seven tankerw and OBO's of 185,353 grt. and nine cargo ships of 71,756 gross tons.

PANAMAX BULKERS WITH ONLY 15 CREW MEMBERS

According to our information the Ministry of Mercantile Marine has approved a reduced complement of 15 persons on three modern panamax bulkers which have applied for registration under the Greek flag.

Although a complement of 15 persons is still considered a major innovation in Greece, other traditional maritime nations are proceeding to reductions of operating expenses by reducing the crew members of their modern tonnage. Besides Sweden's aggressive plan, for which we refer in a separate note, Norway is completing tests of operation with a 13 person's crew, while Japan is soon to start ship trials for operating vessels with 11 men crew.

PIRATES

Piracy is rife again in the waters off Singapore. In the second half of April the following ships were attacked by pirates: First the LPG carrier "Igloo-Mass" of 10,150 cu.m. which was intercepted and robbed. It was followed by two Yugoslav cargo ships of 9,000 and 12,000 tons and the Soviet ship "Slutsk" of 9,151 grt. which suffered the same fate. Fortunately there were no casualties. The pirates boarded the ships wielding knives and cutlasses and removed all cash and valuables. They came in small, fast craft and were equipped with the most modern telecommunications equipment. They appear to have come from the many Indonesian islands and islets in the area.

The Hong Kong Shipowners' Association has asked the Singapore government to take steps against the pirates and intensify naval patrols in view of the fact that the pirates seem to operate on specific areas such as the straits of Malacca.

In reply, the Singapore government said it would do its best to combat piracy

but that spectacular results should not be expected since the attacks usually take place in international waters. It recommended that ships take measures of their own and keep better watch in order to discourage further attacks.

NOR - SHIPPING '87

The 11th international Shipping and Maritime Offshore Exhibition & Conference, NOR - SHIPPING '87, closed Friday June 5, after four days of busy exhibition activity.

This year for the first time, NOR-SHIPING was arranged in cooperation with the important international shipping organisations Intertanko, Intercargo, Norwegian Shipowners' Association, Northern Shipowners' Defence Club and the Tanker Committee of International Chamber of Shipping.

Some of these institutions had also planned their Annual Meetings and General Meetings to take place in Oslo during the International Nor - Shipping Week.

This year's Conference was based on INTERTANKO's open market and technical sessions. At the dinner held in connection with their Annual Meeting on June 4, the new chairman of Intertanko, Mr. Basil Phrixos Papachristidis, was presented.

The Norwegian Shipowners' Association gave an extended presentation of the new Norwegian International Ships Registry, NIS, at a conference on the opening day, June 2. This resulted among others, in great interest from some German shipowners on their possibilities to flag their fleet into Norway and NIS.

At NOR-SHIPING '87 the 4.997 visitors could see products from 600 producers from 26 countries. There were eight national pavillions; from Denmark, Finland, Italy, Japan, Yugoslavia, South Korea, West and East Germany.

The Soviet Union participated for the first time with an information booth. There was also a wide presentation of a German/Dutch collaboration project on

the port sector, concentrated on the ports of Emden, Delfzijl, Leer Eemshaven and Papenburg.

The 215 exhibitors covered a net stand area of just over 5.400 sq.m. The product lines presented reflected to a high degree the trends in the maritime environment these days. Keywords for the products are high tech, safety, economical and rational operation, navigation, communication — as well as, of course, the many other products that are related to traditional shipping.

AMERICAN STUDENTS VISIT THE U.G.S.

On June 25 a group of 25 students from Washington University headed by Professor M. Struelens visited the Greek Shipowners' Union to hear a lecture by Professor Ioannis Tzoannos on the Greek shipping industry. Professor Tzoannos referred to the problems of Greek shipping and answered questions from the students. The lecture was followed by a lunch offered by the U.G.S.

N.K. KATRADIS, S.A. WINS TOP DISTRIBUTOR AWARD

Peck and Hall Inc., U.S.A. a leading manufacturer of container lashing systems, announced that N.K. Katradis, S.A. of Greece, has won their "Agents of the year award" in recognition of outstanding performance among over 35 agents and distributors located in major ports all over the world.

Mr. George Karabolas, N.K. Katradis, S.A. Assistant general manager, accepted the award, with a presentation research his staff has consistently maintained high sales levels in spite of wide fluctuations in the Economy. Other criteria used to judge distributor performance are the technical competence of the staff, service provided to Peck and Hale customers from other ports, contributions to new product development and competence in inventory management.

Peck and Hale has been designing, manufacturing and servicing container securing systems and cargo handling equipment for more than 40 years. They maintain service centers and warehousing facilities in key ports worldwide.

INCREASE OF ORDERS IN JAPANESE SHIPYARDS

According to recent figures released by the Japanese Ministry of Transport the level of orders on a gross ton base has increased during May by 83,6% to 334,850 gross tons, compared with 182,350 tons in April 1987. The May 1987

figure is down 12,3% on that for May 1986.

However, the figure for the first two months of fiscal 1987 (April and May) is 512,000 gross tons, which is down 13,9% on that for the same period in fiscal 1986 and, on a compensated gross ton base, this period's figure is down 36,8% on the equivalent period in fiscal 1986.

THE LARGEST LPG CARRIER

Japan's Mitsubishi yard has undertaken to build the largest LPG carrier in the world, totalling 136,400 cu.m. It is to be a Moss type ship and is to be delivered at the end of 1989. It will carry natural gas from Indonesia to Taiwan. The relative contract has been signed between Indonesia's Pertamina and Taiwan's Chinese Petroleum Corporation for the delivery of 1.5 million tons of gas per annum.

This is the first time a Japanese yard has accepted an order for a foreign project financed by Japanese banks. Among them is a group of twelve banks headed by Mitsubishi Bank which will provide a loan of \$ 140 million repayable in 14 years. A new company, Comtco Shipping, which is a joint venture by Mitsui OSK and the Indonesian group Humpuss, has signed a 20 year charterparty with Pertamina.

The ship will be operated by Humolco Trans, another joint venture by Mitsui and Humpuss. The crew will consist of Japanese and Indonesians and four Japanese experts will train the Indonesian officers and crew.

THE PAN OCEAN SCANDAL

Two ministers and one director - general have been sacked following the scandal of the Pan - Ocean Shipping Company of South Korea. The cabinet members suspended were the minister

FIFTY YEARS AGO

Mr. Aristotle Onassis has ordered a second motor - tanker of 12,000 dwt. at Sweden's Gotawerken yards costing 170,000 pounds.

— The Pilot Service building was inaugurated in Piraeus on June 27, by the undersecretary of mercantile marine, Mr. D. Rediadis.

— The Seamen's Pension Fund (NAT) has agreed to lend a sum of Dr. 10 million to the Municipality of Piraeus at an interest rate of 6.5% for woad rorks.

— According to the latest information from Copenhagen the cargo ship ss "Diamantis" which ran aground in Raders fjord has been refloated after part of its cargo was unloaded.

— The world freight market was moderate during the past fortnight. The cargo ship ss "Alexandra" was fixed from Rotterdam 6.000 tons for Rosario 14/6 immediate loading.

(Naftika Chronika, No. 157 1/7/1937)

of Agriculture and Fisheries and the Minister of Political Affairs. The director general came from the Shipping and Coastguard administration. Their dismissal came immediately after the indictment of the former president of Pan Ocean for fraud and export of capital funds. He was arrested on April 27 and could be sentenced to ten years' hard labour.

The Pan Ocean company operates 108 ships totalling 4,000,000 dwt. Its debts amount to 1,000 billion won (\$ 1.2 billion). According to its new president, however, it could become solvent in a few years with help from the state. Indeed, its timecharters for the transport of strategic materials are considered to be unprecedented on a world scale. As the Ministry of Finance has declared these contracts are so important that the state cannot allow Pan Ocean to go bankrupt.



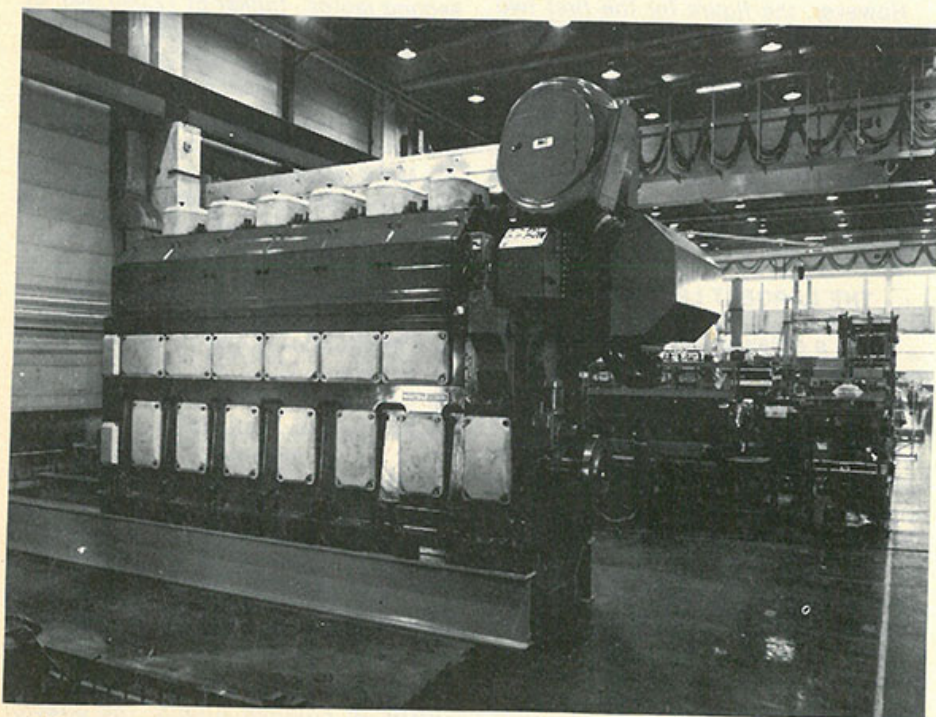
Your Agent at Rotterdam
Loyal Shipping b.v.

(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 82209
Telefax 423 18 03
Telegrams: Loyal Rotterdam

NEW WARTSILA DIESEL ENGINE



Wartsila Diesel of Finland has brought a powerful new Vasa engine onto the market. Thanks to its unique technology it is likely to revolutionize the world market for marine main engines. The new engine, the Vasa 46, went on public display for the first time at the Norship exhibition in Oslo.

It is a medium-speed four-stroke heavy fuel engine designed for high operational reliability and overall economy. It offers a number of completely new features, such as:

- Twin injection for low fuel consumption and reliable combustion on really heavy fuels,
- A turbocharging system for reliable low-load performance and low fuel consumption,
- Thick-Pad bearing technology for

high bearing reliability,

— Anti-Shake technology which incorporates rigid engine structure, full balancing and an option for resilient mounting.

Besides new features much of the well proven Vasa 22 and 32 technology has been taken over to the new engine. Examples are the pressure-lubricated piston skirts, inverse cooling system, exhaust valve technology and easy maintenance.

The powerful Vasa 46 is highly suitable for propulsion in large cargo vessels and cruise ships. Because of its small size and low weight, space on board can be used more effectively and operating costs reduced compared with conventional large two-stroke engines.

REDUCTIONS IN PORT DUES

The Singapore Minister of Transport has declared that from June 1, port dues will be reduced with the object of stimulating ship calls at the port.

More specifically, dues for landing empty containers will be reduced by 30% in order to encourage liners to use Singapore as a local loading centre. Tug fees will be reduced by 15% for ships of more than 10,000 tons and dockside storage fees will be reduced from 11% to 55%.

At the same time, the port authority will spend \$ 12 million this year for dredging in order to widen the channel towards the container terminal and allow it to become a two-way channel and increase manoeuvring space.

In 1986, ships calling at Singapore totalled 324 million grt. and there was an 11% increase during the first quarter of 1987. Container traffic increased by 30% to reach 2.2 million TEU.

Singapore is one of the fastest ports in the world for container handling with an annual average of 65 containers per hour per ship while Hong Kong's average is 49.

THE GULF STATES AND IMPORTS

Europeans were worried by the message from the Kuwait conference on the subject of import restrictions. A message which indicated that from now on the sale of goods and services to the Gulf states would no longer be as easy as it was in the past, now that the inhabi-

tants are being urged to buy local goods. What emerged from the conference was a realisation of the need to make up for the loss in oil revenue by curbing imports. The Gulf states have so far spent \$ 1.5 billion on imported raw materials, any of which could have been obtained locally. Phosphates, bauxite, limestone, clay and ornamental stone products are abundant in the Gulf states and what impressed the conference delegates most was the fact that even sand was imported from Europe and other parts.

"Bringing sand to the Gulf states" could become as common an expression as "bringing coals to Newcastle", one commentator said.

SWEDISH ACTION PLAN AGAINST POLLUTION OF THE SEA

Substances such as PCB, DDT, dioxine, phosphorus, nitrogen and toxic metals are the greatest threats to sea pollution. They emanate from industry, agriculture and combustion processes both in Sweden and in neighbouring countries. This is the message in a 70 page action plan against sea pollution, prepared by the National Environment Protection Board in collaboration with other authorities and organizations and now presented to the government.

The report pin points the major sources of pollution and recommends corrective measures. Stable organic and, in particular, chlorinated substances come primarily from the forest industry in the Nordic countries, which discharges 300,000 tons a year, but engineering and chemical industries are also responsible. Despite the lack of alternatives at the moment, this dumping should be stopped within a 15 year period, the report states, as it is a serious long term threat to the seascape.

Overfertilization of the sea in the long run causes lack of oxygen which results in organic death on the seabed; in this case agricultural nitrogen and phosphorus are the main culprits. Restricted fertilization during certain parts of the year are among the suggested remedies in the report. Discharge of metals like mercury, cadmium, copper and lead that do not decompose easily in water must also be reduced.

The action plan stresses the importance of international collaboration to reduce sea pollution and indicates what Sweden can do to enhance awareness internationally. More detailed research is said to be required and with that as a basis the action plan is scheduled for updating in about five years' time.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρου - δ. = δηλός - ε. = έφθοσε)

(δ.) = δεξαμενόπλοιο - (μ.) = μικτόν)

ABIN O'IA TREINTER (δ.)...	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGAMEMNON (δ.)...	74	74376
AGAPH	69	10006
AGELIKH	78	6217
AGELIKH	65	8374
AGELIKH Σ	62	10750
AGGELOS ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
AGHNOR	71	9875
AGIA GALLINH	73	8243
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA MARINA	66	12374
AGIA ΣKEΠH	68	9031
AGIA ΣOΦIA	85	24500
AGIA A Σ	85	23074
AGIASOΣ	82	36000
AGIOS ANΔPEAΣ	77	10815
AGIOS ΓEPACIMOΣ	70	8978
AGIOS ΓEOPΓIOΣ	70	4795
AGIOS KYΠPIANOΣ	70	10469
AGIOS MAKAPIOΣ	68	25003
AGIOS MATΘAIOΣ	72	5580
AGIOS ΦANOPYPIOΣ	69	14029
ADAMAS	69	9982
ADAEΦOTHΣ	73	30486
ADPATIKH (δ.)	63	30648
AETOΣ	72	3065
ANΓIANNHΣ	77	30427
AEON	79	10428
A'IBALI	70	8898
AIΓAION	77	14274
AIΓEAΣ (δ.)	75	74878
AIKATEPINH	64	5931
A'ILANT MARINER	74	16006
A'ILANT SKA'Y	76	11084
A'ILANT SKIPER	84	16800
A'ILANT STAR	76	15947
A'ILANT TZEM	85	16800
AINIAΣ (δ.)	75	71833
AIOIAN KAPPIEP	68	16715

A'IPHNΣ ΓKALΦ	68	9441
A'IPHNΣ EMEPAAHT	77	9083
A'IPHNΣ NTAT'IMONT	81	10714
A'IPHNΣ ZAFAT'IP	77	10153
AITZIAN GOY'INT	83	20960
AITZIAN ΛA'I'ON	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITOLIOΣ (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKOYAMARIN	72	9784
AKOYAPIOYΣ (δ.)	72	19869
AKPATAS	78	13889
AKPOΠOΛIΣ (δ.)	78	198764
AKPOΠOΛIΣ	72	13638
AKTAIA	75	23785
AEBOPAΔA	77	5888
AEZEANΔPEIA	75	22575
AEZEANΔPOΣ II	77	1598
AEZEANΔPOΣ III	77	1584
AEZ. Γ. TBAβAIPHΣ	78	15888
AEZEANTEP	57	4365
AEZEANTEP TZOYNIOP	66	16048
AEZIOH XOOPYI	68	9084
AEΘAIA	74	23757
AEIAC	82	4180
AEIKPATOP	83	15857
AEINE	63	10383
AEINTA	73	23218
AEKAIIOΣ	77	11213
AEKIMOΣ	85	24700
AEKMAN	77	14530
AEKMHHH	79	10996
AEKYONIS	73	13631
AEKYONIS (δ.)	87	17612
AEKYON	73	8224
AEMA	80	11584
AEMAP	69	10373
AEMI SKA'Y	74	22246
AEIMΠEPTA	72	1800
AEONHCOΣ (δ.)	72	17355
AEΣ CTPEHΓKΘ	86	12963
AEITIS	79	11000
AEΦA TZOYΠITEP	85	14400
AEΦA TZAAΛEHTZ	85	10511
AEΦA ΦE'I'Θ	84	22000
AEΦA ΦAE'I'M	82	32320

AMAZONIA	77	9328
AMAZON	79	10966
AMAPANTOZ	80	10996
AMAPYALIS	83	13600
AMEOYCT	78	13889
AMILLA	72	13631
AMOPΓOΣ	83	34000
AMOTIPITH	78	10995
AMOIQN	78	11173

α. Tζουμπάιλ 7/6	
ε. Σύνδευ 4/6	
α. Σιγκαπούρη 19/5	
ε. Νταλίν 18/5	
α. Πασαγιές 18/5	
ε. Λός Πάλας 9/6	
δ. Σουέζ 29/5	
μετ. «Πρώτος» (Όνδ.)	
α. Κολόμπο 18/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Βενετία 23/5	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Τσιτακόγκ 9/6	
ε. Όζακα 4/6	
α. Γάνδη 2/6	
ε. Μπ. Σαχίν Ρεζάι 11/5	
ε. Βόλο 25/4	
επωλήθη άλλοδαπούς	
α. Σιγκανούκι 2/5	
δ. Σουέζ 10/6	
δ. Γιβραλτάρ 20/5	
ε. Χιούστον 4/6	
μετ. «Πάνορμος Βίκτορ» (κ.)	
στό «Αμστερνταμ 6/6	
πρός Σάο Σεμπαστιάν 3/4	
πρός «Αλεξάνδρεια 29/5	
α. Σάντος 25/5	
α. Σάντος 2/6	
πρός «Αλγέρι 8/4	
α. Τέξας Σίτι 30/5	
ε. Φουτζέιρα 10/5	
αργεί Χαλκίδα	
α. Μασάουα 31/5	
α. Ντάρμαν 18/5	
ε. Ειγκόγκ 30/5	
ε. Σιγκαπούρη 7/5	
ε. Τολέδο 5/6	
α. Γιούροπουρ 9/6	
α. Λ. Τσάρλς 20/5	

δ. Ντόβερ 6/6	
ε. Κορούνα 19/5	
επισκευές Πειραιά	
δ. Ντόβερ 9/6	
α. Τέμα 18/5	
α. Ίντσόν 20/5	
δ. Παναμά 8/6	
α. Βόλο 11/4	
α. Άδελαΐδα 4/6	
πρός Γιοκοχάμα 25/3	
δ. Κων/πολη 5/5	
ε. Ταγκανούρα 31/5	
α. Πειραιά 24/4	
δ. Π. Σαϊδ 1/6	
α. Σιγκαπούρη 6/6	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. Όρλεάν 4/6	
ε. Πειραιά 28/4	
ε. Πειραιά 30/5	
ε. Ν. Γουόκινγκτον 3/6	
αργεί Χαλκίδα	
ύψως πανομαϊκή	
στό Μπαντάρ Άμπας	
α. Νιούκασλ 27/5	
πρ. «Yüksel Güler»	
α. Σίρεμπόν 23/5	
α. Καζαμπλάνκα 6/6	
α. Ίτακούι 7/5	
ε. Μπανγκόγκ 7/6	
ε. Σάντος 2/6	
α. Μπαγκόγκ 31/5	
δ. Παναμά 24/5	
ε. Χονολουλού 26/5	
ναυπηγ. Καβαχίρι	
αργεί Πειραιά	
α. Ντάρμαν 7/6	
α. Λέγκχορν 5/6	
α. Μόρο Ρεντόνο 25/5	
α. Ντάρμαν 3/6	
α. Σάνγκεν 1/6	
α. Σιγκαπούρη 8/6	
ε. Βομβάη 30/5	
α. Σηάτλ 29/5	
α. Καρταγένα 25/5	
α. Ταϊτσούγκ 4/5	
ε. Νταμάμ 8/6	

ε. Φρημάντλ 7/6	
α. Μομπάι 25/5	
α. Σάντος 12/5	
ε. Τζέντα 6/6	
ε. Σάντος 3/6	
α. Άβονμαουθ 11/6	
α. Σάν Λορέντζο 26/5	
δ. Σουέζ 8/6	
α. Κολόμπο 16/5	

ANAGΓEA AΠOΛΛO	79	10996
ANAGΓEA APΓKONOT	81	36061
ANAGΓEA APHΣ	80	10996
ANAGΓEA ATΛAC	84	10000
ANAGΓEA BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEA ΓKAOPIY	74	13633
ANAGΓEA ΓKPEHTHEΣ (δ.)	81	41390
ANAGΓEA ΓOY'I'CTHOM	74	13348
ANAGΓEA ENTHBOP	78	13889
ANAGΓEA HΓKΛ	83	20432
ANAGΓEA INTEAITZENΣ		
(δ.)	82	24655
ANAGΓEA ΛHHTEP	85	14400
ANAGΓEA ΛIMΠEPY	76	13633
ANAGΓEA MA'I'T	78	13889
ANAGΓEA NTIKHITY	84	24643
ANAGΓEA ΠAOYEP	82	19343
ANAGΓEA ΠI'I'Σ	74	13631
ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEA CAXEΣ	84	24643
ANAGΓEA SKA'Y	79	10993
ANAGΓEA CΠIPIT	78	13889
ANAGΓEA TPAT'OMΦ	76	13633
ANAGΓEA TCAHΠION	71	9229
ANAGΓEA ΦINTEAITY	79	13883
ANAGΓEA ΦOPCTIOYH	74	13633
ANAGΓEA XAΠHHEΣ	73	13631
ANAGΓEA XAPMOH	68	12348
ANAGΓEA XONOP	76	13633
ANAGΓEA XOOPY	74	13633
ANAGΓEA XOPAT'ZON	77	15378
ANAMEI	77	14584
ANACTAZIA	80	15688
ANACTAZIC (δ.)	75	69222
ANATOH	70	8998
ANAPH	85	34400
ANAPOTHE	71	18634
ANAPOMAXH	69	40316
ANAPOMEDA (δ.)	84	38500
ANAPOC	85	34500
ANAPOC A'I'A	83	10470
ANAPOC APIC (μ.)	72	119505
ANAPOC ATΛAC (μ.)	72	119505
ANAPOC ΓEOPΓIOΣ (δ.)	76	115461
ANAPOC MEATEMI	73	32781
ANAPOC OKEANIA	77	20676

ANEMOΣ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANOTIPH A	76	16846
ANOC	79	11000
ANIMAP	65	1926
ANIMAP	72	10527
ANNA ΔPAKOΠOYΛOY	74	8915
ANNOYLA	71	9826
ANTAIOS	71	16379
ANTBENTCIOY I	54	5383
ANTALINA	77	16356
ANTZEAIC ΓKPEHΣ	71	30193
ANTZEAIC ΠAOYEP	87	25169
ANTZEAIC ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZEAIC CΠIPIT	84	36353
ANTZEAIC ΦAIHΘ	84	36353
ANTZEAIC XOOPY	85	25300
ANTZEMAP	72	6686
ANTZOYΛETTA	78	24941
ANTIOH	76	23149
ANTIOPIH	78	10996
ANTIOXIA	72	11931
ANTIPAPOC (δ.)	86	18000
ANTIPOLIC (δ.)	81	30622
ANTPIA	72	19276
AEIOΣ (δ.)	79	19463
AOYPOPA ΠEPA	76	6051
APIE	73	16397
APIHAIOTHE	75	35716
APIOIA	75	34409
APIOΛAQNIA XII	66	1506
APAMΠEΛA	82	13800
APAN	80	10428
APONAYTHC (δ.)	75	74263
APONAYTHC	77	11281

ARETH	73	13631
AREΘOYCA II	72	20239
APHΣ	71	15119
APIDAH	68	45678
APIANA	73	23134
APICTEYΣ	69	9979
APICTOTELHΣ	85	13600
APIQN	73	13633
APK AIOAOΣ	76	10801
APK MINOΣ	76	5999
APK OAYCTEYΣ	76	10494
APKADIA	84	20494
APMENICTHΣ	81	16300
APMONIA	73	23144

α. Πόρτ Χάρκωρ 20/5	
α. Τακόμα 3/5	
ε. Ν. Όρλεάν 6/6	
α. Σαουθάμπτον 26/9	
α. Γιοκοχάμα 1/6	
α. Σιγκαπούρη 5/6	
α. Λέγκχορν 30/5	
ε. Μπαγκόγκ 29/5	
α. Κούς Μπαϊν 25/5	
δ. Σουέζ 5/6	
α. Λός Σπέζια 14/5	
α. Κόμπε 6/6	
δ. Παναμά 20/5	
δ. Παναμά 2/6	
ε. Καμπέντελο 7/5	
δ. Ντόβερ 11/6	
ε. Μπορντό 5/6	
ε. Μπουλών 1/6	
α. Γιοκαίτι 3/6	
α. Σάντος 1/6	
ε. Λισαβόνα 4/6	
α. Πόρτ Κέλαγκ 21/5	
ε. Κίγκστον 4/6	
α. Βαλένθια 25/5	
α. Ντάρμαν 2/6	
δ. Σουέζ 31/5	
δ. Π. Σαϊδ 6/6	
ε. Κοτονού 18/5	
α. Λός Άντζελες 3/4	
α. Βανκούβερ 13/5	
α. Νταβά 12/5	
δ. Π. Σαϊδ 9/6	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Ίαπωνία 21/4	
ε. Π. Μωχ. Μπιν Κασίμ 12/5	
δ. Γιβραλτάρ 13/5	
ε. Μαδράς 8/6	
πρός Ίνδία 21/4	
δ. Παναμά 28/5	
α. Πόρτ Χέντλαντ 16/5	
α. Σεπετίμα 15/4	
αργεί Τάραντα	
δ. Παναμά 8/6	
ε. Π. Σαϊδ 1/5	

α. Νταμάμ 9/6	
ε. Όκλαντ 6/6	
ε. Άνκονα 29/5	
α. Άκαγιούτα 29/4	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Τσάνα 15/5	
μετ. «Advance» (Μ.)	
ε. Μπαγκόγκ 24/5	
α. Μπορντό 23/5	
αργεί Πειραιά	
δ. Ντόβερ 6/6	
α. Γάνδη 7/6	
α. Σαβάννα 4/6	
δ. Κων/πολη 18/5	
πρός ΕΣΣΔ 14/4	
ε. Ροζάριο 5/6	
α. Σιγκαπούρη 5/6	
α. Ρόττερταμ 10/6	
α. Τσοκούμι 4/6	
μετ. «Αντίον Σ.Β. (κ.)	
α. Λός Άντζελες 24/5	
α. Άβονμαουθ 7/6	
α. Καράτσι 30/5	
ε. Χιούστον 8/6	
α. Σάντος 30/5	
α. Χιούστον 4/6	
α. Βίγκο 26/5	
δ. Σέβεν Άιλαντς 31/5	
ε. Γιοκοχάμα 6/6	
α. Γιβραλτάρ 30/5	
πρ. «Φαϊδρα»	
α. Τολέδο 5/6	
α. Άμβούργο 7/6	
ε. Αύγουστα 5/6	
αργεί Πειραιά	

α. Ρίο Γκράντε 29/5	
α. Ρίο Γκράντε 12/5	
ε. Μογκαντίσου 23/5	
ε. Σιγκαπούρη 31/5	
α. Ντάρμαν 24/5	
μετ. «Πάνορμος Χάρμου» (κ.)	
στη Τσιτακόγκ 15/6	
ε. Μαδράς 8/5	
α. Καράτσι 4/6	
α. Στέφανβιλ 27/5	
α. Κόμπε 3/6	
α. Σιγκαπούρη 8/6	
α. Τολέδο 4/6	
ε. Μίνα Σακρ 5/6	

ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
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	13500
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΛΤ ΣΑΜΠΙΟΝ (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
ΑΤΡΟΤΟΣ	70	9247
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΤ	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 ΙΙ	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΙΙ	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'Ι'Ν 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
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΕ'Ι'Α (δ.)	62	2201
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15646
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451

α. Σιγκαπούρη 31/5		
υπό ναυπήγηση		
ε. Σαντάντερ 27/5		
ε. Άλεξάνδρεια 3/5		
α. Ν. Όρλεάν 9/5		
α. Ν. Σαντάντερ 25/5		
ε. Βανκούβερ 23/5		
προς Ρίτσαρντ Μπαϊν 3/4		
ε. Ντάρμπαν 10/6		
ναυπηγ. Αίσι		
ε. Χάμπτον 6/6		
ε. Σιγκαπούρη 10/6		
προς Γκουάντα		
α. Σάλλομ Βόε 6/6		
α. Σουέμα 16/5		
επιωλήθη αλλοδαπούς		
α. Σαβάννα 22/5		
στον Πειραιά 18/5		
ε. Θάντερ Μπαϊν 3/6		

ε. Φουτζέιρα 6/6		
στο Κομά Μπαϊν 26/4		
ε. Θόρολντ 1/6		
επιωλήθη αλλοδαπούς		
αργεί Πειραιά		
ε. Τεργέστη 5/6		
ε. Πειραιά 18/5		
α. Τζέντα 30/4		
επιωλήθη		
α. Χιμέι 7/6		
α. Σιγκάγκ 9/5		
α. Λός Πάλμας 9/5		
ε. Άμστερνταμ 11/6		
προς Κάντλα 13/4		

στην Καλκούτα 7/1		
α. Πειραιά 18/5		
α. Γιοκοχάμα 3/6		
ε. Μομπάσα 11/5		
επιωλήθη αλλοδαπούς		
στο Λάγος 9/6		
α. Φός 2/6		
α. Άμβούργο 6/6		
δ. Σέβιν Άιλαντς 22/4		
δ. Ντόβερ 18/5		
ε. Φιλαδέλφεια 7/6		
αργεί Πειραιά		
α. Φός 4/6		
α. Μπ. Άιρες 2/6		
α. Μπ. Άιρες 2/6		
αργεί Πειραιά		
προς Πόρτο Καμπέλλο 11/5		
α. Τενερίφ 13/5		
αργεί Πειραιά		
α. Ρουέν 27/5		
αργεί Πειραιά		
α. Μόντρεαλ 31/5		
αργεί Στουλίδα		
αργεί Στουλίδα		
α. Ν. Όρκνη 27/5		

προς Τζέντα 28/5 *		
α. Λός Άντζελες 20/5		
δ. Σουέζ 6/5		
διάλυση 'Ινδία		
προς Φουτζέιρα 28/5		
α. Ρουέν 19/5		
αργεί Πειραιά		
επισκευές Πειραιά		
α. Παράναγουα 26/5		
προς Καζαμπλάνκα 31/5		
α. Άμπιτζάν 8/5		
δ. Γιβραλτάρ 1/6		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 3/6		
προς Ρίο 'Ιανέιρο 24/5		
α. Φιλαδέλφεια 5/6		
α. Νταλίν 25/5		
α. 'Ιταζάι 29/5		
α. Πειραιά 28/5		
α. Βομβά 15/5 *		

α. Σάντος 4/6 *		
α. Ν. Όρλεάν 15/5		
πρ. «Arize»		
α. Σάντος 4/6		
ε. Λός Γκουέρα 15/4		
α. Κορούνα 3/6		
δ. Παναμά 1/6		
α. Ν. Όρλεάν 28/5		
α. Ταϊτούγκ 15/5		
α. Ν. Όρλεάν 7/6		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάν 31/5		
α. Ν. Όρλεάν 29/5		
ε. Ταμπίκο 18/5		
α. Άμβούργο 12/6		
στον Πειραιά		
α. Τής 22/5		
α. Σιγκαπούρη 1/6		
α. Ρίο Γραντέ 27/5		
α. Ντάρμπαν 10/6		
ε. Π. Κουεζάλ 15/5		
α. Πειραιά 4/5		
αργεί Πειραιά		
α. Τενερίφ 1/6		
στον Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάν 6/6		
ε. Νάπολη 4/6		
α. Βανκούβερ 4/6		

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 ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΤΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62585
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ ΙΙ	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗΝ	76	12315
ΕΛΛΗΝ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16805
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16805
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	85	22208
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΙΕΤΤΑ ΙΙ (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ	73	18892
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΥΛΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30188
ΖΕΤΤΑ	71	20516
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΚΑΘΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856
ΖΙΜ ΣΥΔΝΕ'Υ	72	13098
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ΖΙΝΙ	78	11348
ΖΥΓΟΣ	78	19186
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719

ε. Άμβούργο 13/6		
α. Χόγκ Κόγκ 30/5		
α. Λός Πάλμας 27/5		
δ. Ντόβερ 16/5		
α. Πόρτ Κέλαγκ 6/6		
α. Σιγκαπούρη 26/5		
α. Γεράλντον 11/6		
α. Σιγκαπούρη 15/5		
δ. Γιβραλτάρ 5/6		
προς Τζιμπουτί 24/5		
α. Τζουμπάιλ 3/6		
δ. Γιβραλτάρ 28/5		
ε. Λάγος 1/5		

α. Μπορντώ 7/6	
ε. Τζέντα 3/6	
α. Ντάρμπαν 31/5	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Ντόβερ 6/6	
δ. Π. Σαϊν 9/6	
α. Βοστώνη 26/5	
α. Κόρπους Κρίστι 26/5	
μετ. «Θαλασσινή Άξια» (κ.)	
α. Βανκούβερ 3/6	
ε. Άμστερνταμ 3/6	
πρ. «Αίγινα Μπάλτικ»	
ε. Κόπερ 4/6	
ε. Νταλίν 30/5	
ε. Τζέντα 4/6	
α. Σγκαπούρη 5/6	
ε. Σγκαπούρη 21/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Λεμεσό 4/6	
α. Πειραιά 25/5	
ε. Ικόνιο 25/5	
ε. Βερακούζ 14/5	

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035
ΗΣΤΡΟΥ'Ι'ΝΤ.....	81	16700
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.).....	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ.....	84	25063
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.....	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.....	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.....	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.).....	69	51732
ΘΑΣΟΣ Α' Γ' ΛΑΝΤ.....	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ.....	72	9986
ΘΕΚΟΣ.....	78	16685
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ.....	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.....	65	41872
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.).....	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ.....	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ.....	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ.....	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.).....	55	8992
ΘΕΤΙΣ.....	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ.....	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.).....	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.).....	72	2895
ΙΑΩΝ (δ.).....	75	64739
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ.....	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.....	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ.....	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	15498
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ.....	68	16227
ΙΟΣ.....	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ.....	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.).....	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.).....	82	30041

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΣ.....	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.....	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΠΑΣ.....	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.....	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.....	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ.....	51	6199
ΚΑΛΥΨΩ (δ.).....	68	35450
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14568
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ.....	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.).....	78	9918
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (δ.).....	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.....	77	21194
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	82	29281
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	73	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ.....	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ.....	71	13017
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ.....	73	6900
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ.....	73	13324
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	67	12702
ΚΑΡΟΣ.....	68	12701
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	73	34067
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	70	16040
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	72	12059
ΚΑΣΤΩΡ.....	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	68	2376
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.).....	66	38878

ΚΕ'Ι'Π ΜΑΠΑΣ.....	77	10480
ΚΕ'Ι'Π ΠΕ'Ι'Σ.....	87	10500
ΚΕ'Ι'Π ΣΑΝ.....	73	62311
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.).....	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ II.....	71	2963
ΚΙΝΑΡΟΣ.....	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.).....	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.).....	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ.....	77	17300
ΚΟΜΕΤ.....	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΘΩΑΙΣΤΟΣ.....	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.).....	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ.....	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.).....	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.....	70	24693
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	71	14764
ΚΟΥΡΙΑΝΑ (δ.).....	84	38000
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ.....	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ.....	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ.....	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II.....	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ.....	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ.).....	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ.....	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.).....	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ.....	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470

δ. Σκώ 19/5.....	82	18250
πρόξ Σαντίνα 5/6.....	77	10832
α. Χάντερστον 3/6.....	86	24000
ε. Ρόκυ Πόιντ 3/6.....	82	11500
επιπλήθη Έλληνες.....	78	10832
δ. Σουέζ 9/6.....	86	13100
ε. Βόλο 8/5.....	86	24900
α. Άλγκεκίρας 29/5.....	82	18250
μετ. «Tenacious» (κ.).....	79	10832
α. Πειραιά 4/6.....	74	61054
α. Ν. Όρλεάνη 8/5.....	86	13100
α. Μουπλά 29/5.....	73	61054
μετ. «Εόλη» (ε.).....	73	42470
α. Πειραιά 18/5.....	82	11500
ε. Πειραιά 3/6.....	86	24000
α. Πόρτ Κέμπλα 21/5.....	86	24000
ε. Γιβραλτάρ 23/5.....	86	24900
άρχει Πειραιά.....	71	11101
α. Καμάσι 26/5.....	67	9549
α. Τοκουγιάμα 5/5.....	76	6598
α. Κόρπους Κρίστι 22/5.....	73	11170
στο Μπουλντάρ 8/5.....	78	21194
α. Σιγκαπούρη 25/5.....	66	13870
μεσογειακές μεταφορές.....	62	4784
ε. Ν. Υόρκη 7/6.....	71	17355
ε. Πειραιά 9/5.....	77	23596
ε. Πειραιά 22/5.....	81	29710
πρ. «Αρμενιστής».....	86	24253
α. Σιγκαπούρη 10/6.....	77	20823
α. Κήλαγκ 5/6.....		
ε. Άλεξάνδρεια 3/5.....		
ε. Ρίο Γκράντε 16/5.....		
δ. Παναμά 18/5.....		

μετ. «Γιάκι» (κ.).....	68	4350
δ. Παναμά 8/5.....	77	18658
ε. Μπαγκόγκ 26/5.....	68	9118
α. Σαγκάη 17/5.....	78	9485
α. Ν. Όρλεάνη 1/5.....	69	8825
α. Ντάρμπαν 1/6.....	83	36000
ε. Λά Πλάτα 2/6.....	72	8848
στη Λουάντα.....	70	16306
α. Καρατί 5/6.....	81	30644
δ. Γιβραλτάρ 27/3.....	66	2953
δ. Κωνίπολη 7/5.....	70	10618
α. Όζακα 30/5.....	74	52830
στο Ούμ Κουάσρ.....	76	11049
δ. Π. Σαϊό 31/5.....	66	29287
α. Λός Άντζελες 13/5.....	72	14212
α. Μπωμόντ 8/5.....	76	18104
στο Φορκάντος 22/5.....	73	71764
δ. Π. Σαϊό 3/6.....	77	11264
ε. Μπαγκόγκ 29/5.....	78	33191
στο Χώρα Φακάν 23/3.....	83	20200

α. Άμβέρσα 11/6.....	78	12958
άρχει Πειραιά.....	77	6228
α. Σιγκαπούρη 4/6.....	68	9650
α. Καρατί 4/6.....	69	9045
δ. Πόρτ Σαϊό 8/6.....	75	24408
α. Αίβερπουλ 10/6.....	72	16402
α. Σαουδάραβιν 10/6.....	73	63287
πρόξ Ιαπωνία 13/5.....	74	16006
α. Νάπολη 29/5.....	70	14878
α. Βαλένσια 31/5.....	72	10008
α. Τζέντα 2/6.....	74	8740
δ. Π. Σαϊό 3/6.....	81	42105
α. Ντάρμπαν 8/6.....		
α. Άμβέρσα 30/5.....		
α. Μονόπολη 29/5.....		
α. Γέλα 14/5.....		

α. Μπιλμπάο 6/6.....	74	21755
ναυπηγ. Τόκυο.....	53	1493
πρ. «Kohwa Maru».....	65	2676
άρχει Πειραιά.....	70	17485
α. Πειραιά 3/6.....	81	23000
ε. Σάντος 2/6.....	68	22391
α. Τενερίφ 28/5.....	72	20713
α. Καλαμάτα 4/1.....	69	18923
ε. Ντάρμπαν 26/2.....	73	31427
α. Αίβερπουλ 9/6.....	68	9504
ε. Μαζατλάν 27/5.....	69	8065
α. Βανκούβερ 18/5.....	69	8064
ε. Σέβεν Άιλαντς 3/6.....	70	11256
α. Σεπετιμπα 29/5.....	77	5874
πρόξ Σιγκαπούρη 21/4.....	83	32300
πρόξ Ιαπωνία 29/5.....	70	5590
άρχει Πειραιά.....	72	17432
άρχει Πειραιά.....	67	1262
ε. Πειραιά 26/4.....	80	33500
α. Σιγκαπούρη 9/6.....	74	33147
πρ. «Cassiopeia».....	68	9505
δ. Παναμά 7/6.....	76	11282
α. Τέμα 19/5.....	69	9623
α. Άμβουρνο 28/4.....	74	9800
α. Ραβέννα 20/5.....	78	10994
ε. Φουτζέιρα 11/5.....	81	29761
α. Τζουμπάιλ 28/5.....	74	15938
δ. Σέβεν Άιλαντς 30/4.....	84	19800
α. Ν. Υόρκη 3/6.....	70	51602
πρόξ Ρότερνταμ 28/5.....	73	17432
ε. Άμβέρσα 11/6.....	79	5700
ε. Φέλιξτοου 12/6.....	75	68411
α. Ίμινγκχαμ 2/6.....	72	9824
α. Κόμπε 6/6.....	65	8344
α. Άμβέρσα 3/5.....	67	40075
ναυπηγ. Σπλιτ.....	71	16289
ε. Ξινγκάι 1/6.....	80	40000
α. Ταργκόνα 4/6.....	70	19024

ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.).....	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ.....	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ.....	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ.....	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.).....	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ.....	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.).....	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ.....	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.).....	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.).....	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.).....	86	24900
ΚΡΙΟΣ.....	71	11101
ΚΡΙΤΙΑΣ.....	67	9549
ΚΡΙΤΩΝΑΣ.....	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ.....	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ.....	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ.....	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	71	17355
ΚΥΠΑΝΑΡΟΣ Α.Σ.....	77	23596
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ.....	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ.....	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ.....	77	20823

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Υ'.....	68	4350
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.).....	77	18658
ΛΑΚ Π.....	68	9118
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ.....	78	9485
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848
ΛΑΡΡΥ Α.....	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ.....	70	10618
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.).....	74	52830
ΛΕΟΝ.....	76	11049
ΛΕΟΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ.....	72	14212
ΛΗΤΩ.....	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.).....	73	71764
ΛΗΤΩ.....	77	11264
ΛΙΑ (μ.).....	78	33191
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕ'Ι'ΝΤ.....	83	20200
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ.....	78	12958
ΛΙΤΣΑ.....	77	6228
ΛΙΨ.....	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.).....	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ.....	73	63287
ΛΟΥΣΥ.....	74	16006
ΛΥΔΙ.....	70	14878
ΛΥΔΙΑ II.....	72	10008
ΛΥΔΙΑ II.....	74	8740
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.).....	81	42105

ΜΑΓΔΑ Π.....	74	21755
ΜΑΖΑΛ (δ.).....	53	1493
ΜΑΖΑΛ II (δ.).....	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.).....	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.).....	81	23000
ΜΑΙΡΗ.....	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ.....	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ.....	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ.....	69	8065
ΜΑΚΡΟΣΤ.....	69	8064
ΜΑΝΕΣΙ.....	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ.....	67	1262
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ.....	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ.....	76	11282
ΜΑΡΕΣΟΛ.....	69	9623
ΜΑΡΗΓΩ Κ.....	74	9800
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ.....	78	10994
ΜΑΡΙΑ.....	81	29761
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.....	74	15938
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.....	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.).....	70	51602
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.).....	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ.....	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII(δ.).....	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ.....	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ.....	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.).....	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ.....	71	16289
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ.....	70	19024
ΜΑΡΙΝΙΚΗ.....	73	85367
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077
ΜΑΡΙΤΖΑ.....	68	29324

ΜΕΤ'ΙΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	ε. Πενάνγκ 10/6
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	α. Μπρέκι 27/5
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748	επωλήθη Έλληνες
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573	επωλήθη άλλοδαπούς
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	α. Σπλίτ 5/6
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	αργεί Πειραιά
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρός Κωνσταντία 17/4
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957	ε. Κόρκ 11/6
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000	πρός Άρουμα 7/6
ΜΗΛΟΣ	84	28100	ε. Χόγκ Κόγκ 16/5
ΜΗΛΟΣ Α' ΛΑΝΤ	79	10991	αργεί Πειραιά
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	α. Μομπίλ 1/6
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑ' ΝΕΡ	71	15998	α. Αντίγκονα 3/6
ΜΙΝΙ ΛΑ' ΟΝΕΣ	72	1563	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑ' ΙΤ	70	1585	δ. Παναμά 31/5
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	δ. Παναμά 27/5
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1589	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	δ. Παναμά 1/6
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1586	α. Δεμεράρα 25/5
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι ΜΠΟΡ	71	1583	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι Ν	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι Σ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557	α. Ν. Όρλεάνη 3/6
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Μπελίζ Σίτυ 15/5
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Μομπίλ 2/6
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584	α. Ν. Όρλεάνη 6/6
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1582	ε. Βαλένσια 4/6
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598	ε. Γκιζάν 19/4
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592	α. Μπιλμπό 5/6
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΟΤ	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΦ	71	1583	δ. Παναμά 8/6
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΡ	71	1598	δ. Δεμεράρα 29/5
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΤ	71	1584	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΤΣΙΚ	70	1587	α. Ν. Όρλεάνη 29/5
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΤΣ	70	1591	α. Τζέντα 11/5
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΜ	74	1577	δ. Παναμά 26/5
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Πειραιά 21/5
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΦ	75	1587	α. Χιούστον 23/5
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥ	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 21/5
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	α. Ν. Όρλεάνη 26/5
ΜΙΝΩΣ	75	28082	πρός Πειραιά 14/5
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Παριανόγιο 28/5
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	22082	δ. Κων/πολή 10/5
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	α. Τέξας Σίτυ 22/5
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	πρός Φιλαδέλφεια 29/5
ΜΙΧΑΗΛΑΚΗΣ	68	23067	πρός Σ. Άραβία 6/5
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	δ. Σουέζ 7/6
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748	μετ. «Πλούμους» (κ.)
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825	ε. Πειραιά 9/4
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	ε. Ριγίκα 26/5
ΜΙΧΑΛΗΣ ΔΕΜΟΣ	78	16726	α. Κόμπε 30/5
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172	δ. Π. Σαΐδ 16/5
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Παριανόγιο 29/5
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	82	18011	α. Κολόμπο 27/5
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	ε. Πειραιά 4/6
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	83	32129	α. Φλάσινγκ 26/5
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680	δ. Σουέζ 4/6
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	ε. Χουάγκου 25/5
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	ε. Τζουμπάιλ 1/6
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Γένοβα 1/6
ΜΠΙΑ	75	7246	μεσογειακές μεταφορές
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	ε. Ίμνιγκχαμ 23/5
ΜΠΙΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	α. Σκάπα Φλόου 7/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	ε. Ν. Όρλεάνη 7/6
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	α. Ρουές 23/5
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Πειραιά 3/6
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155	α. Πειραιά 29/1
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΖ	66	9085	αργεί Πειραιά
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	65	5050	πρ. «Αφρικά»
ΜΠΡΗΖ	64	35082	αργεί Έλευσίνα
ΜΠΡΗΜ	85	25227	α. Σινγκαπούρη 20/5
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68637	επωλήθη άλλοδαπούς
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	ε. Λέγκχορν 5/6
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Τζέντα 29/5
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	α. Κόρπους Κρίστι 25/5
ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	75	35561	ε. Ν. Όρλεάνη 1/6
ΝΑΤΑ	77	9359	α. Ρεσίφ 3/6
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577	αργεί Κενίτρα
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.	78	9773	α. Φουτζέιρα 4/4
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	α. Φουτζέιρα 16/5
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	α. Ρότερνταμ 6/6
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Βομβάη 28/5
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	α. Ν. Όρλεάνη 1/6
ΝΕ'Ι'ΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997	αργεί Έλευσίνα
ΝΕΛΑ	66	12259	αργεί Έλευσίνα
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Ν. Όρλεάνη 27/5
ΝΕΝΑ	74	39866	ε. Πειραιά 2/6
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	αργεί Πειραιά
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000	α. Φουτζέιρα 11/6
ΝΕΣΤΟΡ ΣΚΑ'Υ	72	9606	επωλήθη άλλοδαπούς
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096	πρός Τζέντα 7/5
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773	α. Σαουθμπτον 14/6
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο Έλ Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	δ. Γιβραλτάρ 31/5
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631	α. Γιβραλτάρ 8/6
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Βενετία 4/6
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Ταραγκόνα 30/5
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689	ε. Τάραντα 4/6
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Γένοβα 2/6
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	αργεί Δουνκέρη
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	πρός Λατάκια 28/5
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	δ. Σουέζ 6/6
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	πρός Φώλωντας 15/4
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	ε. Ζντάνοβ 7/6

ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19182	ε. Παριανόγιο 3/5
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.)	74	56960	πρός Δ. Άφρική 18/4
ΝΙΚΥ	73	14667	α. Ν. Όρλεάνη 28/4
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Μπρισμπαίν 9/6
ΝΟΡΘ ΒΑ'Ι ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Μπάρ 2/6
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	αργεί Άλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	36300	πρός Ρίγα 9/6
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	πρός Ιαπωνία 16/5
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	ε. Σαλβαντόρ 28/5
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Σαλβαντόρ 3/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	α. Καζαμπλάνκα 17/5
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Ν. Όρλεάνη 7/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	δ. Παναμά 5/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	α. Άμβέρσα 3/6
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	δ. Γιβραλτάρ 4/6
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	ε. Ρότερνταμ 22/5
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049	α. Νιούπορτ 10/6
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	πρ. «Πόρος»
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	ε. Άλβέρτι 29/5
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Μπ. Άιρες 9/5
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ)	75	74382	ε. Φιλαδέλφεια 6/6
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Λίβερπουλ 9/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	ε. Τσιτακόγκ 10/11
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ	86	24253	πρός Ταϊβάν 18/5
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253	ε. Ν. Όρλεάνη 2/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	ναυπηγ. Ούλσν
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΘ	86	35600	πρός Άαρχου 24/4
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	ε. Ν. Όρλεάνη 8/6
ΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΦΑ'ΙΤΕΡ	86	24253	α. Σινγκαπούρη 8/6
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	πρ. «Chantilly»
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999	α. Σέτε 12/5
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	δ. Μπραμπερούτελ 2/6
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	αναμένει Πειραιά 23/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΛΕΥ (μ.)	82	35417	ε. Χάσινοχ 24/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	υπέστειλε παναμαϊκή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	δ. Παναμά 5/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚ	84	17879	υπέστειλε παναμαϊκή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	στην Αύγουστα 9/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι ΝΜΠΟΥ (δ)	75	43744	δ. Σουέζ 10/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	68259	πρός Καοσιούγκ 30/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	μετ. «Χαράλαμπος Β.» (κ.)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΡΥ	73	15478	μετ. «Εργίνα» (κ.)
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	11946	ε. Βίλα ντό Κόντε 31/5
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Σαντάνα 29/5
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	δ. Παναμά 17/5
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	ε. Ν. Όρλεάνη 2/6
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	επωλήθη
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	α. Φουτζέιρα 9/3
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στο Νατάλ (αποθήκη)
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605	στο Λάγος 23/4
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 4/6
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Τενερίφη 2/6
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	πρός ΕΞΣΔ 21/5
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	επωλήθη
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	82	35127	πρός Γιοκοχάμα 15/5
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Μάντρε ντέ Ντέους 30/5
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	α. Ντόρμπαν 6/6
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΛΙΚΗΣ	80	11961	α. Κακογκάβα 29/5
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	ε. Χουέλαβα 30/5
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	δ. Παναμά 4/6
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380	α. Ν. Όρλεάνη 17/5
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Ρουέν 3/6
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	α. Ρότερνταμ 12/6
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236	α. Κεϋχάν 1/6
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	αναμένει Ραμπίχ 29/3
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ε. Πειραιά 21/4
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	α. Λας Πάλμας 20/3
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Γιβραλτάρ 6/6
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Φαλκονάρα 1/6
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	ε. Πειραιά 27/4
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Άμβούργο 26/5
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	ε. Πειραιά 4/6
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	πρός Σινγκαπούρη 12/12/86
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	α. Τζέμπελ Ντάνα 12/4
ΠΑΤΡΙΣΙΑ	70	14724	μετ. «Vini» (κ.)
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.	71	16306	δ. Σουέζ 15/5
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	ε. Θεσσαλονίκη 26/5
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	δ. Σουέζ 10/6
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Πειραιά 29/5
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. Ίκόνιο 23/5
ΠΕΛΛΑ	71	1594	επωλήθη
ΠΕΛΛΑΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕ'Ι ΝΕΡ	70	1586	υπέστειλε κυπριακή
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914	α. Σάντος 22/5
ΠΕΡΙΑ ΜΠΑ'Υ	71	9623	α. Πειραιά 14/4
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	αργεί Ταϊτσούγκ
ΠΕΤΡΑ	76	23149	α. Πόρτ Κέμπλα 23/5
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	δ. Σουέζ 1/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	δ. Π. Σαΐδ 9/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	α. Πειραιά 4/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 3/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	α. Φουτζέιρα 9/6
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	44	1594	μεταφορές Τζέντας
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	ε. Τζέντα 5/6
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	πρ. «Temble Bay»
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	α. Γένοβα 30/5
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Ρεσίφ 14/5
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	α. Σινγκαπούρη 9/6
ΠΗΓΑΣΟΣ ΣΤΑΡ	58	3830	α. Άντιεν 26/4
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617	αργεί Γαλαξείδι
ΠΙΝΔΟΣ	81	15825	στο Πόρτο Κέλαγκ 1/6
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	στο Κότονο 7/5

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΑΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΩΤ	68	38365
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
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10891
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ.	78	6300
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ'Υ 3 (δ.)	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ	77	5802
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ.	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ	70	15769
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ	78	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΤΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ	75	1999
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΟΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΡ ΤΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427
ΣΗ ΚΕΝ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911
ΣΙΜΟΥΝ	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΟΡΑΔΕΣ (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 ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.)	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ	81	32292
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38260
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΡΕΚ	53	4097

ἀργεί Λομπίτο	πρός 'Αλεξάνδρεια 18/4
πρός Λάγος 26/5	
δ. Π. Σαΐδ 18/5	
ε. Τέμα 22/4	
ἀργεί Γαλαξίδι	
α. Λός 'Αντζέλες 30/5	
ε. Τάραντα 2/6	
πρός Φιλιππίνες 1/5	
ε. Δαμιέττα 7/6	
ε. Πειραιά 3/6	
α. Γιοκοχάμα 5/6	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 25/5	
στό Σουέζ (ἀποθήκη)	
ἀργεί Πειραιά	
α. Χιούστον 1/5	
α. 'Ιμμινγκχαμ 20/5	
πρός Τρίπολη 20/2	
α. Ρας Τανούρα 19/5	
α. Τάραντα 2/6	
α. Τιμαρού 22/5	
α. Ντάρμαν 22/5	
δ. Κων/πολη 17/5	
α. Πειραιά 3/6	
ε. Πειραιά 4/6	
στήν Πάχη 13/5	
πρός Π. Καμπέλλο 26/5	
δ. Νόβερ 11/6	
ε. Γιούροπουρτ 25/5	
πρ. «'Αγίος Σπυρίδωνας»	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ντάρμαν 22/5	
δ. Κων/πολη 26/4	
δ. Κων/πολη 10/5	
δ. Γιβραλτάρ 30/5	
α. Πειραιά 20/5	
πρός ΗΠΑ 30/5	

δ. Μπρανσμπάτελ 30/4	
ἐπωλήθη διάλυση	
ε. Σάν Λορέντζο 2/6	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/6	
πρός Σούνεϊ 8/5	
α. Καράτσι 15/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5	
ε. Βομβάη 18/5	
ε. Σάντσαβόλ 16/5	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
δ. Κων/πολη 15/5	
ε. Σιγκαπούρη 10/6	
ἀργεί Λομπίτο	
πρός Σόγιο 15/4	
ε. 'Αλεξάνδρεια 7/4	
α. Ραβέννα 28/5	
ε. 'Ιταλία 30/5	
πρός Μπαγκκόκ 27/5	
α. Ντουλούθ 20/5	
ε. Χιούστον 8/6	
α. Ρίο Γκραντέ 28/5	
πρ. «Ση Γκλόρυ»	
α. Τζέντα 20/5	
ἀργεί Χαλκίδα	

δ. Σουέζ 6/6	
α. Παραντίσι 31/5	
ε. Βαλπαράϊζο 28/5	
δ. Παναμά 6/6	
α. Γιοκοχάμα 2/6	
α. Λονδίνο 13/6	
ε. Κάουοντιμποργκ 11/3	
στό Ζανζιμπάρ 7/5	
δ. Παναμά 2/6	
μετ. «Trinity Sierra» (κ.)	
ἀργεί Πειραιά	
ε. 'Ωκλαντ 6/6	
δ. Παναμά 7/5	
ἀργεί Χαλκίδα	
ε. Βενετία 16/5	
πρός Ροστίκ 3/4	
α. Καρταγένα 9/1	
πρός Ρότερνταμ 27/5	
πρός 'Αρτζύλ Τέρμιναλ 30/4	
α. Λουλέα 30/4	
α. Μόρρο Ρεντόντο 5/5	
α. Σάντος 25/5	
στόν Πειραιά 19/5	
πρός Ρότερνταμ 4/6	
πρός Βατούμ 3/5	
α. Χέυ Πόιντ 3/6	

α. Σαγκανασέκι 3/6	
α. 'Οζάκο 5/6	
α. Ραβέννα 4/6	
δ. Σουέζ 3/6	
ε. Χού Πόιντ 5/6	
μετ. «Dignity» (κ.)	
ἐπωλήθη άλλοδαπούς	
ἐπωλήθη	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Σιγκαπούρη 19/5	
ε. Καρταγένα 4/6	
στό Γκουαγιακούλ	
ε. 'Αμστερνταμ 11/6	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	

ΤΑΤΙΑΝΑ Λ.	75	14785
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.	72	9081
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	89	9100
ΤΖΕΤ VI (δ.)	61	1389
ΤΖΙΝΙ II	71	16275
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΙΝΙ (δ.)	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΝΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ	75	14786
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΙΓΡΗΣ (μ.)	73	67904
ΤΙΝΑ (δ.)	76	163810
ΤΙΤΑΝ (δ.)	71	51281
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	77	9437
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	69	53829
ΤΟΝΥ	62	6246
ΤΟΝ ΧΙΛ	78	19211
ΤΟΕΘΤΗΣ	74	19166
ΤΟΕΘΤΗΣ	71	9082
ΤΟΠΑΖ	85	28000
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	84	17210
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ ΜΑΡΙΝΕΡ.	84	17210
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16500
ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	74	13639
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	69	1580
ΤΣΕΡΡΥ	77	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ	68	13858
ΥΠΕΡΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2167
ΦΑΔΕΡ	77	17323
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΑΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΑΡΑ	74	12519
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΙΔΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΠΙ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ	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
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ	77	35713
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	73	17918
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	65	9464
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.)	75	146309
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
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
ΧΛΟΝ	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
ΧΡΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500

δ. Γιβραλτάρ 5/6	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 1/6	
ε. Ν. 'Υόρκη 8/6	
πρός Τσιβάν 23/5	
δ. Σουέζ 26/5	
ε. Τσιτακόγκ 7/6	
ε. 'Ασσάμπο 3/6	
ε. Λάγος 2/5	
α. Μπιζέρια 26/5	
δ. Σέβεν 'Αϊλάντς 23/5	
α. Ντουλούθ 29/5	
πρός Φώκλαντ 28/4	
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάϊ 23/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/6	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
πρός Βερμούδες 5/6	
α. Πειραιά 24/5	
διάλυση Κίνα	
ε. Γκιζών 19/5	
ἀργεί Πειραιά	
στό Γκιζών (ἀποθήκη)	
στο 'Αλγέρι	
ε. Πειραιά 3/6	
ε. Τενερίφη 22/5	
ε. Πειραιά 3/6	
ε. Πεαρανάγουα 23/5	
δ. Ντόβερ 30/5	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ροζάριο 1/6	
ε. Γιοκοχάμα 6/6	
α. Μανίλα 28/5	
α. Χιούστον 6/6	
α. Γουίλμινγκτον 7/6	
ε. Ζήμπαργκ 9/6	
ε. Νταλιάν 27/5	
α. Λας Πάμας 27/5	
ε. Βρέμη 5/6	

α. Λίβερπουλ 22/5	
α. Χιούστον 4/6	
α. Γάνδη 30/5	
α. Πειραιά 21/5	
α. Κάρντιφ 11/6	
ε. Ρεσίφ 1/6	
στο Τσασαντζίν 13/12	
ἐπισκευές Πειραιά 30/3	
ε. Πειραιά 18/5	
ἀργεί Πειραιά	
α. 'Αμμούργο 4/6	
α. Μπαχραϊν 6/6	
δ. Σουέζ 6/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Τσάνα 28/5	
α. Φάλμουθ 6/6	
δ. Παναμά 8/6	
ε. Σαγκάη 3/5	
α. Χαμίνα 14/5	
στό Σάντος 4/6	
α. Μίνα αλ Φαχάλ 15/5	
δ. Π. Σαΐδ 3/6	
α. Ν. 'Υόρκη 3/6	
ε. Μομπίλ 4/6	
ε. Ν. 'Υόρκη 21/5	
στη Ν. 'Υόρκη (ἀποθήκη)	
α. 'Ασντόν 14/5	
ε. Μορμουγκάο 8/6	
πρός Κίνα 28/4	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ρότερνταμ 16/5	
πρ. «Meredit E.»	
α. Λας Πάμας 9/6	
α. Λαούριο 4/5	
πρ. «Ken Victory»	
α. Μόκχα 21/5	
πρ. 'Ομάν 3/2	
α. Μουταούρε 25/5	



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
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
ΑΕΛΛΩ	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
ΑΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΪΛΑΣ	72	16235
ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΪΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΪΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567
ΑΪΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	1133

ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΗ	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
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΓΚΡΕ 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
ΑΛΕΞΦΑΥ 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.)	12	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. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΚΟΣ (π.)	69	3826

ε. Σετουμπάλ 3/5		
ε. Δουνκέρκη 8/5		
ε. Μαντρε ντε Ντέους 5/5		
α. Σάο Φρατισκό 27/4		
α. Χάλιφαξ 26/3		
ε. Μπελαγούν 2/5		
πρός Μεξικό 29/4		
α. Χιούστον 18/3		
α. Σάντος 9/5		
α. Βανκούβερ 9/5		
α. Σάντος 11/5		
πρός 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. Μορμουγκάο 9/5		
ε. Λάγος 15/4		
α. Ρότερνταμ 1/5		
πρός Γιβραλτάρ 15/4		
α. Τύνιδα 21/4		
πρός Νοβοροσίσκ 23/3		
πρός Τζέντα 23/4		
α. Ν. Όρλεάνη 11/5		
πρός Χουαλιέν 27/4		
α. Ν. Όρλεάνη 13/5		
στό Ταμπό		
α. Σιγκαπούρη 8/5		
άργει Πειραιά		
ε. Ροζάριο 1/5		
άργει 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		
έπωληθή «Ελληνες		
μετ. «Anna Siera» (κ.)		
α. Σάλλου Βός 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. Άλκούδι 9/4		
πρός Μπαγκόγκ 1/5		
α. Ρίο Ίανέιρο 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		
πρός Γκαρούπα 1/2		
α. Ν. Όρλεάνη 3/4		
α. Ν. Όρλεάνη 4/5		
υπέστειλε ελληνική		
ε. Παρανάγουα 20/4		
στόν Πειραιά 30/4		
δ. Γιβραλτάρ 6/5		
δ. Π. Σαΐδ 8/5		
ε. Σ. Μάικλς 9/5		
α. Σιγκαπούρη 13/5		
δ. Σουέζ 3/5		
δ. Παναμά 12/5		
πρ. «Easter Bay»		
α. Χόγκ Κόγκ 11/5		
στό Ραμπίχ		
ε. Βαγκαρέϊ 25/4		
δ. Κων/πολη 4/4		
α. Ν. Όρλεάνη 22/4		
ε. Μανφρεντόνια 11/5		
α. Σάο Σεμπασιάνο 1/5		
πρός Μπουλάν 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	8597
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
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 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		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164

ΑΡΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II(κ)*	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)*	67	1523
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΣΣ (Μ.)	60	7839
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8869
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ)*	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΕΡΙΣ (Μπχ.)	81	34447
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (κ.)	78	10350
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΣΤΥ (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
ΑΦΛΑΕΥΣ (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.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299

ε. Άμβέρσα 16/5		
δ. Γιβραλτάρ 13/5		
ε. Γκουαϊάμας 2/5		
α. Κόμπε 25/4		
άργει Πειραιά		
ε. Βενετία 13/5		
στό Κολόμπο		
α. Τζέντα 3/5		
ε. Μπελέμ 30/4		
α. Γάνδη 11/5		
ε. Ίντσόν 6/5		
α. Παϊόρ Γκουντάγκ 13/4		
δ. Κων/πολη 11/4		
μετ. «Κίκα» (κ.)		
πρός Όδησσό 13/4		
α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 3/5		
α. Ν. Χάβεν 10/5		
στό Σουέζ		
ε. Καράτσι 8/5		
πρός Ντουάλα 5/4		
α. Κόμπε 7/5		
α. Χουάγκου 2/5		
πρ. «Σωτήρας»		
δ. Π. Σαΐδ 14/5		

ε. Βανκούβερ 8/5		
υπέστειλε ελληνική		
πρ. «Faustina»		
α. Άμβέρσα 13/5		
α. Γουλιμνγκτον 11/5		
πρός Άλεξάνδρεια 2/4		
μετ. «Πανάδρος» (κ.)		
ε. Ίμμιγκχαμ 14/5		
ε. Πειραιά 2/5		
α. Βαλέντια 8/5		
υπέστειλε ελληνική		
α. Τζουμά Τέρμιναλ 5/5		
πρός Λάγος 7/4		
α. Λίβερπουλ 9/5		
α. Καλαϊ 8/5		
α. Ρίο Γκράντε 15/4		
άργει Πειραιά		
ε. Βασαϊκό 13/5		
ε. Ντόρμπαν 13/5		
α. Γιβραλτάρ 25/4		
πρός Ίρν		
πρός 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. Μπουσαν 29/4		
ε. Ναγκόγια 7/5		
ε. Καλκούτα 6/5		
α. Κόμπε 10/5		
μετ. «Irene C.» (κ.)		
α. Χιούστον 4/5		
α. Σιγκαπούρη 6/3		
α. Ν. Όρλεάνη 12/5		
πρός Κωστάντζα 18/4		
έπισκευές Πειραιά		
άργει Πειραιά		
δ. Π. Σαΐδ 9/5		

ε. Τερνέστη 12/5
ε. Ντουλούθ 25/4
πρός Βενεζουέλα 30/4
πρός Όζδάκ 29/3
α. Λός Άντζελες 10/5
α. Χιούστον 10/5
στό Κάργκ
πρός 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
πρός Μπαντάρμα 17/4
ε. Λεμσού 30/4
πρός Β. Κορέα 28/4
α. Ρούινγκον 3/5
ε. Ν. Ύόρκη 20/4
ἀργεί Πειραιά
στή Μομπάσσα (ἀποθήκη)

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΤΥ Ι (π.)	73	58821
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΛΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μπχ.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222
ΓΚΑΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΑΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265
ΓΟΥΑΔΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ 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
ΓΟΥΑΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΔΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ. (κ.)	69	9481
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 (Μπχ.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ ΙΙ (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (κ.)	70	23597
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛ ΣΟΛ ('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'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.Μπχ.)	76	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (δ.Μπχ.)	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
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ Ι (π.)	74	13687
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178

α. Πόρτ ντέ Μπούκ 21/4	
α. Τακόμα 3/5	
πρός Πόρτο Λιμόν 18/4	
πρός 'Αλγέρι 24/4	
δ. Σέβεν 'Αιλαντς 23/4	
ε. Φουτζέιρα 15/5	
δ. Π. Σαϊδ 13/5	
α. Γιούροπουρτ 16/5	
μετ. «Elliot» (π.)	
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 Γκαρίμπ 8/5	
α. Φουτζέιρα 13/5	
πρός Ρεϊνίν 16/5	
έπισκευές Ντουμπάι	
α. Μαλάνια 14/5	
ε. Βενετία 12/5	
α. Φουτζέιρα 4/5	
δ. Σουέζ 24/4	
πρός Βεγκάζη 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 16/4	
πρός Βραζιλία 23/4	
ε. Βοστώνη 8/5	
α. Τζέμπελ Ντάννα 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 Ρόττερνταμ 4/4	
ε. Φουτζέιρα 27/4	
πρός Περισκό 26/3	
ε. Πειραιά 16/4	
ε. Κωατζακόλκος 20/4	
πρός Μομπιλ 16/4	
δ. Σουέζ 13/5	
ε. 'Ιντσόν 4/5	
α. Μπρέικ 2/5	
έπωληση	
πρός Κωσταντίνα 11/4	
α. Βανκούβερ 2/5	
α. Πειραιά 5/5	
αργεί Πειραιά	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 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 Σαλντάννα Μπαϊ 3/5	
ε. Ντάρμπαν 4/5	
ε. Ταϊτάκος 5/5	
α. Γένοβα 3/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/4	
α. Σάλλου Βε 3/5	
α. Χιούστον 3/4	

υπέστειλε ελληνική	
δ. Μπρέζαμ 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. 'Ιμμινγκχαμ 11/5	
α. Λαύριο 3/5	
α. Χόγκ Κόγκ 14/5	
στή Χοντίντα 8/5	
ε. Γκέραλντον 14/5	
πρός Κωνσταντίνα 11/4	
πρός Μπόνου 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
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΠΡΙΤ (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 (δ.)	84	24310
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443
ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447
ΖΕΟΥΡΥ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΟΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838
ΖΗΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΒΗΝ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΡΩ	76	17129
ΗΣΤ ΓΚΑΟΥΡΥ	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	22886
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
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 (Λ.)	83	17066
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΟΥ (κε)	72	17399
ΚΑΛΥΝ (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 (Μπχ.)	80	30649
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΣΤΟΡ (π.)	73	21754
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΙΑ	71	4940
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΤΣ	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 ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16882
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.)	66	6995
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200
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 'Ιανέιρο 30/4
α. Ν. 'Ορλεάνη 10/5
ε. Ρίο Γκράντε 3/5
πρός Κίνα 27/3
υπέστειλε ελληνική
α. Μαπούτο 11/4
α. Χακάτα 27/4
ε. Τσίμα 8/5
α. Ραβέννα 7/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 4/5
πρός Σαλβαδόρ 28/4
α. Μογκαντίσου 14/3
α. Σάντος 11/5
ε. Κολούμπια 5/5
πρός ΕΣΣΔ 21/4
α. Γιβραλτάρ 2/5
α. Φουτζέιρα 13/5
ε. Φουτζέιρα 3/5
ε. Φουτζέιρα 29/3
στή Σαφάγκα (αποθήκη)
α. Πειραιά 9/5
ε. Ντάρμπαν 11/5
ε. Πειραιά 5/3
α. 'Αμβέρσα 15/5
δ. Σέβεν 'Αιλαντς 5/5
ε. Πειραιά 11/5
δ. Σουέζ 11/5
ε. Ν. Χάβεν 4/5
α. Αύγουστα 2/5
α. Λός 'Αντζελες 11/5
στή Βασόρα
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. Χάρκοτ 29/4
πρός Σγκαντίγκ
α. 'Αμβέρσα 17/5
α. Κόγκκλιρι 5/5
α. Μονρόβια 6/5
ε. Αύγουστα 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 Υνχάδα 18/4

ΚΟΖΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	πρός Μπαλικάπνάν 22/4	ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19081	α. Ίκόνιο 6/5
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	ε. Γκίλογκ 6/5	ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Νέλσον 10/5	ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	α. Μορμουγκάο 10/5
ΚΟΥΝΝ ΕΥΗ (κ.)	71	54761	πρ. «Οβο Queen»	ΜΟΝΤΕΤΥ (δ.κ.)	70	8870	ε. Πειραιά 5/3
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540	α. Γένοβα 7/5	ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633	α. Σιγκαπούρη 6/5
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	πρός Μπασιγκόγκ 25/4	ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	α. Σιγκαπούρη 6/5
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809	πρός Ροστόκ 30/4	ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5559	α. Σιγκαπούρη 6/5
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	πρός Φορτδουν 30/3	ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	ε. Λός Γκουαίρα 18/4
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	επισκευές Φλάσσινγκ 24/4	ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038	μεταφορές 'Ινδονησίας
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	πρ. «Sanderford»	ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	76	3741	ε. Ρεσίφ 23/4
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	α. Χόγκ Κόγκ 12/5	ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.)	73	9859	α. Δουβλίνο 14/5
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	71	13443	ε. 'Ίμνιντεν 13/5	ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	α. Πειραιά 27/4
ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε. (δ.κ.)	63	25272	διάλυση Ταϊλάνδη	ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	στη Τσιτακόγκ 5/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	δ. Σουέζ 7/4	ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1480	επωλήθη 'Ελληνες
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β. (κ.)	73	20328	πρός Μόχι 1/4	ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397	α. Σιγκάγκ 18/4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	α. Πειραιά 7/5	ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	α. Τάμπα 2/4
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	α. Γιβραλτάρ 25/4	ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	α. Τάμπα 2/4
				ΜΠΕΛΣΤΑΡ (δ.π.)	65	31292	α. Τάμπα 2/4
				ΜΠΙΛΛ (κε.)	67	11407	α. Φουτζέιρα 12/4
				ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	πρ. «Ρέιζορμπιλ»
				ΜΠΛΟΥΓΟΥΤΟΥ (δ.π.)	67	53226	α. Λός Πάλμας 21/4
				ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	α. Λός Νέτλεϋ
				ΜΠΟΛΕΡΟ (κ.)	72	21743	α. Αύγουστα 2/5
				ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16108	δ. Γιβραλτάρ 1/5
				ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	πρ. «Imoport»
				ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	α. Τόρ Μπαί 27/4
				ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036	α. Λός 'Αντζέλβες 29/4
				ΜΠΡΕΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980	α. Τζέντα 4/5
				ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	ε. Πειραιά 24/4
				ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	στο Μπουσίρ
				ΜΠΡΗΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225	α. Σαβόνα 12/1
				ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	στη Τσιτακόγκ
				ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	α. Λάγος 4/4
				ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	δ. Παναμά 3/4
							ε. 'Αμβούργο 14/5 *
ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	α. Φιλαδέλφεια 13/5	Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850	α. Χόγκ Κόγκ 9/5 *
ΛΑΓΟΣ (Μ.)	59	8132	πρ. «Μπράβο Σέρρες»	ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250	πρός Δακάρ 3/4
ΛΑΙΔΑ Α. (δ.κ.)	75	115042	στον Περαικό 3/2	ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889	ε. Σιγκαπούρη 11/5
ΛΑΙΔΑ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	ε. Ντόντρεχτ 12/5	ΝΑ'Ι'Γ'Α (κ.)	70	9069	πρός Κπμέ
ΛΑΙΔΑ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	θέση 27.54 Β., 51.13 Α 12/4	ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	α. Πόρτ 'Αρθουρ 8/5
ΛΑΙΔΗΛΑ'ΤΚ (π.)	71	13166	α. Σ. Φραντσέσκο 11/5	ΝΑΝΟ Κ. (κ.)	66	1477	α. Πόρτ 'Αρθουρ 8/5
ΛΑΚΥΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	πρός Βραζιλία 7/5	ΝΑΟΣ (δ.κ.)	69	1971	α. Πόρτ 'Αρθουρ 8/5
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	πρ. «Rio Callingasta»	ΝΕΑΙ (δ.π.)	65	35324	α. Βαρκελώνη 21/4
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	πρ. «Rio Maraga»	ΝΕΑΙ (δ.κ.)	74	39018	διάλυση Κίνα
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16650	ε. Θάντερ Μπαί 11/5	ΝΕΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897	ε. Λάρνακα 10/5

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	176009
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 ΕΝΤΡΕΠΡΑΪΖ (Βρ.)	67	19541
ΠΑΛΜ ΠΡΑΪ'ΝΤ (Βρ.)	66	22617
ΠΑΛΜ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΘΡΟΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΘΡΟΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μπχ.)	80	30639
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489
ΠΑΣΦΙΚ ΓΟΥΑΙΒ	84	22511
ΠΑΣΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΣΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΟΥ	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (λ.β.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.β.)	66	15688
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΪ'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΙΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΙΛΑΤΗΡ (π.)	76	12376
ΠΙΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684
ΠΙΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΙΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΟΪ'ΝΤ ΚΛΗΝΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΛΟΥΣ (κ.)	75	16247
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
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
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (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	26959
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181
ΠΥΛΟΣ (π.)	68	10244
ΡΑΝΙΑ (κ.)	65	1213
ΡΕΪ'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	80	4820
ΡΕΣΙΦ (δ.κ.)	73	30067
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΒΕΡ ΤΑΪ'Ν (κ.)	71	9646
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498
ΣΑΪ'ΝΙΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΪΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736

α. Ρότερνταμ 14/5	
ε. Όγουενο 28/4	
ε. Ναγκόγια 8/5	
διάλυση Τσιτακόγκ	
α. Γάνδη 30/4	
στό Χορμούζ (ἀποθήκη)	
ε. Κοκούρα 9/5	
πρός Τζέντα 9/5	
α. Τζουμπάι 27/4	
α. Κόρπους Κρίστι 26/4	
πρός Ρότερνταμ 10/4	
ε. Έσπεργκ 12/5	
πρός Αίγυπτο 22/4	
δ. Π. Σάι 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	
υπό ναυπήγηση Ούλσάν	
πρόσ Περου 15/4	
πρόσ Βηρού 15/3	
α. Σάν Λορέντζο 9/5	
πρόσ Μπ. Άϊρες 29/4	
στό Μπαντάρ Άμπας 28/3	
ε. Βοστώνη 13/5	
πρόσ Ίταλία 29/4	
ε. Σουραμπόνγια 26/4	
ε. Μπρίντζπορτ 8/5	
α. Πειραιά 6/5	
μεταφορές Αιγύπτου	
πρόσ Κωσταντίνα 10/4	
επωλήθη Έλληνας	
α. Άλγκεκίρας 16/3	
ε. Πειραιά 4/4	

α. Καλκούτα 6/5	
ε. Ρεσί 24/4	
διάλυση Κίνα	
δ. Ντόβερ 6/5	
α. Λάρνακα 9/5	
πρόσ Καρατί	
πρόσ Συρία 25/4	
πρόσ Ντόρμπαν 29/4	
ε. Τζέντα 3/5	
α. Άρατού 28/4	
α. Τζουέμα 4/5	
ναυπηγ. Ούλσάν	
α. Λάς Πάλας 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	
ἀργεί Κίμωλο	
στόν Περσικό	
α. Φουτζέιρα 30/4	
α. Φουτζέιρα 14/2	
ε. Δαμιάτα 12/5	
πρόσ Ρότερνταμ 5/5	
α. Γάνδη 27/4	
ε. Σιγκαπούρη 13/5	
στό Πόρτ Έβεργκλέιντς 14/5	
ἀργεί Στιλντό	
α. Βανκούβερ 27/4	
ναυπηγείται Ούλσάν	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 11/5	
ε. Βανκούβερ 9/5	
μετ. «Dilmi» (κ.)	
α. Λαύριο 3/5	
πρόσ Ίνδία 5/5	
α. Φλόαινγκ 29/4	
α. Φουτζέιρα 5/5	
ναυπηγείται Ούλσάν	
ε. Σάφι 27/4	
ε. Κων/πολη 23/4	
ε. Θάντερ Μπαϊ 6/5	
ε. Άμβέρσα 16/5	
στόν Πειραιά	
α. Χιούστον 29/4	
ε. Βανκούβερ 8/5	
α. Ν. Ύορκ 17/4	
πρόσ Μαλαισία 13/4	
πρ. «Άνθούλα Ι.»	
ε. Πειραιά 6/4	
επωλήθη	
στό Καρατί 1/5	
επισκευές Γένοβα	
α. Μπρανσμπάτελ 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. Φός 16/4	
ε. Μαρίνα ντι Καράρα 7/5	
πρόσ Άλγέρι 9/4	

στην Τζέντα (ἀποθήκη)	
πρ. «Όλμπικ Χάρμου»	
στό Χορμούζ (ἀποθήκη)	
ε. Ντουλούθ 20/4	

ΣΑΪΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΪΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΪΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΪΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΪΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506
ΣΑΝ II (π.)	75	14523

ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑΪΖ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600

ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959
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
ΣΕΪΡΗΝΑ (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 ΜΙΟΥΣ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕΪ'ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΡΟΥΖ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥΪ'ΦΤ (λ.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΚΡΕΪ'Σ (δ.κ.)	77	40553
ΣΗΓΟΥΪ'ΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΑΝΤΕΡ (κ.)	72	17971
ΣΗΛΑΚ (Μαλ.)	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'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592
ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΦΑΪ'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055

ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΛΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΛΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΛΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (λ.β.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪ'ΡΟΥΤ (λ.β.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑΪ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΑΪ'Υ' ΡΕΪ'ΝΤΕΡ (κ.)	76	10804
ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΑΛ'ΤΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321

ε. Θάντερ Μπ. 8/5	
α. Γουίλελμοχόβεν 28/4	
πρόσ Σαβόνα 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	
υπέστειλε ελληνική	
ε. Λός Άντζελες 12/5	
υπέστειλε ελληνική	
ε. Λάνος 17/4	

μεσογειακές μεταφορές	
ε. Τσιτακόγκ 1/5	
στό Ρίο Χάινα	
ε. Χαλδία 12/5	
πρόσ Τουρκία 23/4	

Ξένα συμφέροντα
 προς Μπιζέρτα 6/5
 α. Γιάννου 7/5
 ε. Φουτζέιρα 9/5
 ε. Άμπιζάν 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 Ίανέριο 8/5
 α. Πειραιά 6/5
 α. Βοστώνη 8/5
 δ. Σουέζ 2/5
 ε. Τόχ 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. Γιουρπουριτ 15/5
 α. Άμβέρσα 15/5
 ε. Παρανάγουα 23/4
 α. Ν. Ύορκη 12/5
 στό Λάγος
 α. Φουτζέιρα 15/5
 α. Άνγκνα 27/4
 στην Όκρίνα 18/5
 πρ. "Jadecorn"
 προς Τρίπολη 23/4
 στό Μπ. Άμπας 11/4
 α. Γιουρπουριτ 16/5
 α. Μομπιλ 21/4
 στό Μπ. Σαχίν Ρεζαΐ 10/2
 α. Ρίο Χάινα 14/4
 ε. Κοτονού 5/5
 στό Άσσόμ
 α. Σάροχ 2/5
 δ. Π. Σαΐδ 29/4
 ε. Γάνδη 11/5
 ε. Κασσιούγκ 23/4
 ε. Μορμουγκκό 3/5
 δ. Γιβραλτάρ 8/5
 δ. Γιβραλτάρ 10/5
 α. Σταβάγκερ 9/5
 α. Άλγκεκίρας 5/5
 α. Σουέιμα 20/4
 α. Καζαμπλάνκα 8/5
 α. Χιούστον 7/5
 α. Ρόττερταμ 12/5
 ε. Μόντρεαλ 7/5
 α. Σιγκαπούρη 5/5
 στη Βομβάη
 δ. Π. Σαΐδ 25/4
 α. Ναγκόγια 28/4
 άργητ Πειραιά
 δ. Π. Σαΐδ 31/3
 α. Βενετία 4/5

ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.)	70	99011	πρ. «Homan Ruby»	70	15216	ε. Βενετία 8/5
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	στή Κωνσταντίνου	68	53226	πρ. Περαιά
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	ἀργεί Πειραιά	69	8767	ε. Χαντίντα 20/4
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φ.Α.)	83	35208	α. Σιγκαπούρη 10/5	71	22523	ε. Μπ. Σαχίν Ρεζάι 8/4
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	στών Περαιά 18/5	72	21743	α. Βαλτιμόρη 2/5
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρ. Ούλσόν 17/4	73	18583	πρ. Κούβα 8/5
ΣΤΡΕΓΚΑ (Ο.ν.δ.)	65	1911	ε. Γάνδη 14/5	54	1598	δ. Κωνσταντίνου 8/4
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Φουτζίρα 10/5	67	54322	ε. Σιτακόγκ 15/4
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	α. Σάντος 7/5	71	9306	α. Ν. Υόρκη 10/5
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Σαουθάμπτον 11/5	70	1519	πρ. Άλγερία 2/5
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	α. Ρότερνταμ 14/5	67	15621	στήν Άλεξάνδρεια (ἀποθήκη)
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	πρ. «Άννα Κ.»	70	14786	ε. Ν. Υόρκη 4/5
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ (κ.)	82	15296	μετ. «Θεμιστοκλῆς Πετράκης» (κ.)	66	13870	πρ. Μπετζάνια 18/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Γιοκοχάμα 30/4	70	37310	πρ. Κωνσταντίνου 14/4
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420	α. Ν. Όρλεάν 5/5	78	6585	στή Μπετζάνια (ἀποθήκη)
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ (κ.)	80	15359	ὑπερταίει ἑλληνική	68	13580	πρ. Άλεξάνδρεια 22/4
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	α. Χόγκ Κόγκ 13/5	74	20513	ε. Κολούμπια 10/5
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510	ἀργεί Άσπασό	70	16973	ε. Θεσσαλονίκη 11/4
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.Μ.)	65	41195	πρ. «Παπανικολῆς»	85	38629	πρ. Σιγκαπούρη 20/4
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	πρ. «West Jinnirwon»	74	65244	στό Μπαχαίρη
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500	ἀργεί Άσπασό	69	15808	πρ. Χόγκ Κόγκ 18/4
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΝ (κ.)	78	16329	α. Γασκώβη 15/5	72	16441	Φιλαδέλφεια 8/5
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	α. Φέλιξστον 13/5	72	10219	ἐπισκευές Πειραιά
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Ντάρμπαν 9/5	78	16885	ε. Δακάρ 22/4
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	α. Ντάρμπαν 9/5	63	10736	α. Γιβραλτάρ 13/5
ΤΖΙΟΥΕΛΑ Ι.	83	35762	πρ. Ρότερνταμ 1/4	71	10586	πρ. Μομπάσσα 19/4
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	στών Πειραιά 16/5	68	9342	πρ. Φώκλαντ 10/4
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	πρ. Χιλή 14/4	69	8065	ε. Μπουσάν 13/5
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Άκαμα 17/4	68	9339	α. Λας Πάλμας 11/4
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	πρ. Σάντα Μάρτα 4/5	61	1652	α. Λας Πάλμας 7/5
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	ε. Παρανάγουα 30/4	75	8413	δ. Ντόβερ 26/4
ΤΖΩΡΤΖΙΑ Τ. (κ.)	74	10058	πρ. Τσερκία 26/4	68	1568	α. Βαλπαράϊζο 7/5
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάχ.)	58	6492	ἀργεί Άσπασό	77	6680	ε. Χάτινχοκ 3/5
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	στή Σύρο 9/5	68	5537	πρ. Κηπίτσον 18/3
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Μπιλμπάο 12/5	68	5519	δ. Π. Άρένας 15/4
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538	α. Ραγκούνκ 13/4	68	5527	ε. Άμβέρσα 11/5
ΤΡΑΝΣΜΠΕΛΙΝ (κ.)	71	4881	α. Φιλαδέλφεια 23/4	74	8279	ε. Σάντος 23/4
ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172	πρ. Άγκόλα 10/3	80	2484	δ. Π. Άρένας 17/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	ε. Ούμ Σαΐδ 5/5	75	44699	πρ. Κορέα 3/5
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915	α. Πενσκόλα 4/5	74	48928	πρ. Ντουμπάι 28/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Ν. Όρλεάν 10/5	73	109700	α. Τζομέμα 3/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	α. Ν. Όρλεάν 7/5	72	9343	ε. Π. Νουάρ 21/4
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρ. «Bise»	74	18694	α. Άμβούργο 16/5
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	ἀργεί Χαλκίδα	64	1148	στών Πειραιά
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597	μετ. «Γεώργιος Χ.» (κ.)	73	9369	ε. Σιγκαπούρη 7/5
ΤΡΙΒΕΛΑΣ (κ.)	74	11644	α. Σιγκαπούρη 10/5	70	12363	α. Βαλέντσια 6/5
ΤΡΟ'Υ' ΤΕΝΜΠΕΛΑΣ (κ.)	74	11644	α. Γιοκοχάμα 6/5	78	15981	πρ. Ταϊβάν 17/4
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Ν. Όρλεάν 1/5	71	15922	ε. Μπαρλέτα 30/4
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	πρ. «Golden Tiger»	64	15404	ε. Άσσοντ 11/5
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	ε. Βενετία 9/5	71	1532	ε. Π. Σάντο Στέφανο 30/4
ΤΥΧΗ (π.)	73	6415	α. Χιόστον 22/4	82	1039	πρ. Π. Ελίζαμπεθ 30/4
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Χάμπτον 5/5	79	12598	πρ. «Κασκίτος»
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915	α. Φιλαδέλφεια 10/5	54	1596	διάλυση Πακιστάν
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	α. Πειραιά 28/4	72	14334	α. Σιγκαπούρη 24/4
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρ. «Flores»			
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Χιόστον 5/5			

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στά πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπαθειῶν τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καί γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καί προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιὰ νά μπορέσουν ὅσο τό δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί νά γίνουν τακτικοί ἀναγνώστες.

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

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

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

Γιά νά γίνετε συνδρομητές τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τό παρακάτω δελτίο καί ταχυδρομεῖστε το, ἀποστελλοντας ταυτόχρονα τό ἀνάλογο χρηματικό ποσό μέ ταχυδρομική ἢ τραπεζική ἐπιταγή εἰς διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά», Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ἐπιθυμῶ νά γίνω συνδρομητής στά «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομή νά ἀρχίσει ἀπὸ:

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

 **NAFSI S.A.**

REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836, 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 MIAOULI P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

TROODOS
SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS
SHIPPING AGENCIES (USA) INC
880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111