

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Αυγούστου 1987

Αρ. Φύλλου 1253/1011

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIΘ. 1253/1011
ΓΟΥΣΤΟΥ 1987
ΔΡΧ. 180



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

Π Ρ Α Κ Τ Ο Ρ Ε Σ

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

ΟΜΙΛΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΚΑΤΡΑΔΗ



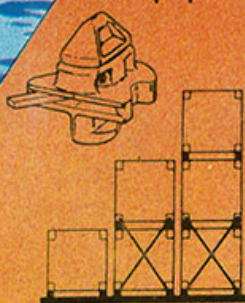
Πρωτοπορία στον Ναυτιλιακό Εξοπλισμό

- 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



Securing Ship Lines.

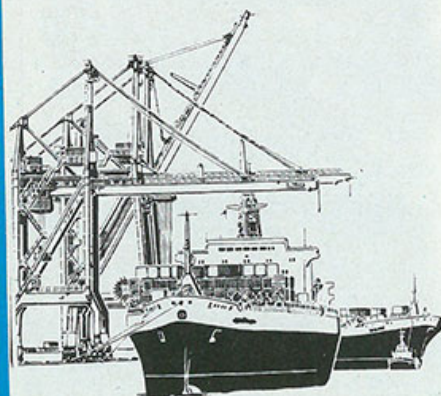
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1987
ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1253/1011

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue No. 1253/1011, August 15th, 1987

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

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 11 'Η προκλητική έγκύκλιος του ΝΑΤ, πού απειλεί τους πάντες και έρμηνεύει αυθαίρετα τό νέο Νόμο.
- 13 Τό προτεινόμενο σύστημα έναλλασσομένης εκπαιδεύσεως και ή άναστολή λειτουργίας των ΑΔΣΕΝ Ραδιοτηλεγραφητών.
- 15 Ι.Μ.Ο. και Θαλάσσιο Περιβάλλον.
Τό δεύτερο μέρος μελέτης γιά τόν Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό και τίς διεθνείς συμφωνίες περί ευθύνης και άποζημιώσεως ζημιών ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή.
- 21 Μία ιστορική άναδρομή στό Αιγαίο Πέλαγος, του όποίου ή Ιστορία έχει σκιαγραφήσει τή φυσιογνωμία του Έλληνικού λαού.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 23 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 25 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 30 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 31 Η Ν/ΥΛΑΓΟΡΑ
- 36 ENGLISH SUPPLEMENT
- 39 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
HONG KONG
LONDON
SUEZ
PIRAEUS

: CANDIA SHIPPING (USA) INC.,
: CANDIA SHIPPING (H.K.) LTD.,
: CANDIA SHIPPING (U.K.) LTD.,
: CANDIA SHIPPING (EGYPT) LTD.,
: CANDIA COMPANY S.A.,

Tlx. RCA 226106 CANY UR.
Tlx. 61715 CDIA HX.
Tlx. 8951045 CANDIA G.
Tlx. 66106 CDIA UN
Tlx. 212125 CDIA GR.

Tel. (212) 466 1510*
Tel. (5) 21 53 48*
Tel. (1) 323 1556*
Tel. (62) 20 539
Tel. (1) 411 0011*

Νά μὴν τὰ τινάξουμε ὅλα στὸν ἀέρα

Τό ἔχομε ξαναπεῖ, ἀλλά μέ ἀφορμή συγκεκριμένες πληροφορίες πού ἔχουν περιέλθει τίς τελευταῖες ἡμέρες στό «Ναυτικά Χρονικά» περί ἐμμονῆς ὁρισμένων γιά τήν προώθηση νέου ὀργανισμοῦ τοῦ Ὑπουργείου πού τοὺς ἐξυπηρετεῖ καί τοὺς βολεύει προσωπικά, ἀλλά ταυτόχρονα τινάζει στὸν ἀέρα τὸν διοικητικό φορέα, θά τό ἐπαναλάβουμε καί σήμερα: Ὑπὸ τίς παρούσες συνθῆκες ἐκεῖνο πού προέχει, ἐκεῖνο πού πρέπει νά ἀπασχολεῖ ὅλους ἀνεξαιρέτως κάθε στιγμή, ἡμέρα καί νύκτα, εἶναι ἡ διάσωση τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου καί τίποτε ἄλλο — ἄλλωστε χωρίς πλοῖα δέν ὑφίσταται καί λόγος ὑπάρξεως τοῦ ἴδιου τοῦ Ὑπουργείου καί συνεπῶς δέν ὑφίσταται οὔτε λόγος ὑπάρξεως θέσεων, ἀρμοδιοτήτων κλπ.

Ἀσφαλῶς χρειάζεται ἐκσυγχρονισμός.

Ἀσφαλῶς πρέπει νά ὑπάρξει ἡ ἐπιβαλλομένη ἐκ τῶν πραγμάτων ἀναδιάρθρωση τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου γιά νά καταστεί ἀποτελεσματικότερη ἡ λειτουργία του.

Ἀσφαλῶς πρέπει νά ἱκανοποιηθοῦν καί οἱ πολιτικοὶ ὑπάλληλοι.

Ὅλα αὐτά ὅμως πρέπει νά γίνουν μέ κάποιο μέτρο, μέ προσεκτικά βήματα καί μέ προσεκτικές κινήσεις. Δέν μποροῦμε σέ μία στιγμή νά βρεθοῦμε ἀπό τό ἓνα στό ἄλλο ἄκρο. Γιατί τότε κινδυνεύουμε νά τινάξουμε στὸν ἀέρα καί τό θετικό κλίμα πού ἔχει δημιουργηθεῖ μέ ἐπίμονες προσπάθειες ἀ-

πὸ τίς ὁποῖες, εἰρήσθω ἐν παρόδῳ, ἦταν ἀπόντες ἐκεῖνοι πού ἐπιδιώκουν νά δημιουργήσουν σήμερα νέα καταλυτικά προβλήματα σάν νά μὴν μᾶς φθάνουν αὐτά πού ὑπάρχουν ἤδη.

Δέν κινδυνολογοῦμε. Ἀπλῶς, ἐπειδὴ παρακολουθοῦμε ἀπὸ πολύ κοντὰ τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα γνωρίζουμε τοὺς τεράστιους κινδύνους πού ἐλλοχεύουν — καί οἱ κίνδυνοι εἶναι πραγματικοί καί ὄχι ἀποκύημα φαντασίας ἢ ἐφεύρημα γιά νὰ φοβῶσι.

Οὐτὲ στίς σκέψεις μας κυριαρχεῖ τό ἐνδιαφέρον ὑπὲρ τῆς μίας ἢ τῆς ἄλλης πλευρᾶς. Ἐκεῖνο, τό μοναδικό πού μᾶς ἐνδιαφέρει εἶναι ἀκριβῶς ἡ σωτηρία τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου. Καί θεωροῦμε ὅτι ὅλα τὰ ἄλλα ἐὰν βρεθοῦν ἐν καιρῷ μέ ψυχραιμία καί ἡρεμία. Αὐτό βεβαίως δέν σημαίνει ὅτι δέν μπορεῖ νά γίνει καί σήμερα κάτι πρὸς τὴν κατεύθυνση τῆς ἱκανοποίησης τῶν αἰτημάτων τῶν πολιτικῶν ὑπαλλήλων. Στούς ὁποίους μποροῦν νὰ παραχωρηθοῦν ὁρισμένες Διευθύνσεις καί Ὑπηρεσίες τοῦ ΥΕΝ γιά νὰ ἱκανοποιηθοῦν φιλοδοξίες καί ἐπὶ πλέον μπορεῖ νά τοὺς δοθεῖ ἡ δυνατότητα νὰ ἀποκτήσουν καί δική τους Διεύθυνση Διοικητικῶν ὥστε νά καταστοῦν ἀνεξάρτητοι καί νά γίνουν αὐθύπαρκοι.

Ἀλλά ὥς ἐκεῖ. Μὲ ἡρεμία καί χωρίς ἀναστάτωση καί κυρίως χωρίς τὴν διάλυση τοῦ διοικητικοῦ φορέα πού θά σημαίνει καί τὴν ἐξάλειψη τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου.

ΜΕ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Ἡ ἔλλειψη προτάσεων ἀπὸ τὴν ἐκπροσώπηση τοῦ ἐφοπλισμοῦ γιά τὸν περιορισμό τοῦ ἀνοίγματος τῆς ψαλίδας πού ὑπάρχει στὴ διαχείριση τῶν πλοίων μέ Ἑλληνική καί τῶν ἐλλογνότητων μέ ξένες σημαίες δέν νομίζουμε ὅτι ἐπιτρέπει τὸν ἐφυσχασμό τῆς Πολιτείας, ἡ ὁποία, κατὰ τὴν ἀντίληψή μας, ὀφείλει νά προχωρήσει μέ δική της πρωτοβουλία στὴ λήψη ὅλων ἐκείνων τῶν μέτρων πού θά ὁδηγήσουν στὴν ἐπίτευξη τοῦ ἀνωτέρω στόχου, στόχου πού ἀποδεικνύεται ὅτι εἶναι ἐκ τῶν οὐκ ἄνευ γιά τὸν ἐπαναπατρισμό τῶν πλοίων.

Ἡδὴ ἡ Πολιτεία, μετὰ τίς ἀλλεπάλληλες ἐπισκέψεις τῆς ἀντιπροσωπείας τοῦ ΥΕΝ στίς ναυτιλιακές ἐπιχειρήσεις καί τίς σέ βάθος συζητήσεις τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων ἔχει μία σαφέστατη εἰκόνα γιά τό τί πρέπει νά γίνει καί γιά τὰ μέτρα τὰ ὁποῖα πρέπει νά ληφθοῦν ὥστε τό ἐθνικό νηολόγιο νά καταστεί ἐλκυστικό καί νά προσελκύσει ὅλα τὰ ἐλλογνότητα πλοῖα τὰ ὁποῖα ἔχουν καταφύγει σέ ἄλλα νηολόγια. Οἱ διεργασίες πού συντελοῦνται στίς ἄλλες ναυτιλιακές χώρες δέν ἐπιτρέπουν δισταγμούς — ἄλλωστε ἡ Ἑλλάδα ἐπιδιώκει νά προσελκύσει στό ἐθνικό νηολόγιο μόνον τὰ ἐλλογνότητα πλοῖα καί τίποτε ἄλλο καί συνεπῶς κανένας δέν νομιμοποιεῖται νά πεῖ τό παραμικρό σέ βάρος της.

Μέ τὴν εὐκαιρία ὑπενθυμίζουμε ὅτι τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἶχαν ὑπογραμμίσει ἐπανειλημμένα στό παρελθόν ὅτι γιά νὰ ἐπιτευχθεῖ ὁ ἐπαναπατρισμός ἔπρεπε νὰ ἐξασφαλισθοῦν στό ὑπό Ἑλληνική σημαία πλοῖο ὅλα ἐκεῖνα πού εἶχαν ἐπιτύχει τὰ ἐλλογνότητα πλοῖα μέ ξένες σημαίες ὥστε ἡ διαχείρισή τους νά εἶναι δυνατή καί ὑπὸ τίς χειρότερες ἀκόμη συνθῆκες, μάλιστα εἶχαν προτείνει τότε καί τό σχῆμα τῆς ἐπανδρώσεως μέ Ἑλληνες ἀξιωματικούς σὺν τό μάγειρο καί τὸν ναύκληρο καί μέ κατώτερο πλήρωμα τῆς ἀπόλυτης ἐπιλογῆς τοῦ πλοιοκτῆτη, ἓνα σχῆμα πού ἔχει ἐφαρμοσθεῖ μέ ἀπόλυτη ἐπι-

τυχία σέ πολλά ἐλλογνότητα πλοῖα. Ὁ συνδυασμός τοῦ μέτρου αὐτοῦ μέ ἄλλο, ὅπως εἶναι λόγου χάρις ἡ ἀπαλλαγή ἀπὸ τὴν φορολογία ἐφ' ὅσον εἰσάγεται καί δραχμοποιεῖται ἓνα ποσόν συναλλαγματός καί ἀκόμη ἡ κατάρτιση νέου ἐσωτερικοῦ κανονισμοῦ προσαρμοσμένου στίς σύγχρονες συνθῆκες καί ἡ λυσίτελης ἀντιμετώπιση ὁρισμένων θεμάτων πού μποροῦν εὐκολότατα νὰ ρυθμισθοῦν, θά περιορίζε σημαντικὰ τὸ ἀνοίγμα τῆς ψαλίδας καί ταυτόχρονα θά καθιστοῦσε ἀποτελεσματικότερη τὴ διαχείριση τῶν πλοίων, πράγμα πού θά ἀνοίγε τὸν δρόμο γιά τὸν ἐπαναπατρισμό ὅλων τῶν πλοίων.

Ἡ πρωτοβουλία ἀνήκει στὴν Πολιτεία.

ΝΑ ΜΗΝ ΓΙΝΕΙ Η ΑΠΕΡΓΙΑ

Στό προηγούμενο τεῦχος τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἶχαν ὑπογραμμίσει ὅτι οἱ ναυτικοὶ ἔπρεπε νά βροῦν ἄλλους τρόπους κινητοποιήσεων γιά νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἱκανοποίηση τοῦ φορολογικοῦ αἰτήματος — ἡ ἀπεργία, τονίζαμε, φοβούμεθα ὅτι θά παραβλάψει τὰ συμφέροντα τῶν ἀπεργῶν, ἐκτός ἂν ὁ στόχος τῶν ὀργανωτῶν εἶναι ἀκριβῶς αὐτός.

Ἐπειτα ἀπὸ 15 ἡμέρες ἀκριβῶς ἐμμένοντες στίς ἴδιες ἀντιλήψεις ἀπὸ ὅσα δὲ ἦρθαν στό μεταξύ στὴν ἐπιφάνεια μᾶς δημιουργήθηκε ἡ πεποίθηση ὅτι ἀπώτερος στόχος δέν εἶναι ἡ ἱκανοποίηση τοῦ αἰτήματος ἀλλὰ ἡ ἴδια ἡ ἀπεργία ἐπειδὴ θά προκαλέσει ἀναταραχή καί ἀναστάτωση, ἡ ὁποία, ἐπαναλαμβάνουμε, θά παραβλάψει τελικὰ τὰ συμφέροντα τῶν ναυτικῶν.

Ἡδὴ, ἡ οἰκεία πλοιοκτητική ἔνωση ἀνακοίνωσε ὅτι οἱ πλοιοκτῆτες τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν θά καταφύγουν στό δικαστήρια γιὰ τὴν θεωροῦν παράνομη τὴν ἀπεργία, παράνομη δὲ χαρακτηρίζουν τὴν ἀπεργία σέ ἰδιωτικές συννομίλεις τους καί ὁρισμένα μέλη τῆς Ἐκτελεστικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς ΠΝΟ, τὰ ὁποῖα ἐκφράζουν ταυτόχρονα φόβους γιά τίς συνέπειες πού μπορεῖ νὰ προκύψουν σέ βάρος τους καί κυρίως σέ βάρος τῶν ναυτικῶν πού θά μετάσχουν στὴν ἀπερ-

γία, ἐάν τελικῶς πραγματοποιηθεῖ.

Γιὰ νὰ ἀποφευχθοῦν ὅλα αὐτά καί γιά νὰ βρεθεῖ λύση στό πρόβλημα τό ὁποῖο ἔχει δημιουργηθεῖ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» προτείνουν:

Πρῶτο, νὰ ἱκανοποιηθεῖ μέ εἰδική ρύθμιση τό φορολογικό αἶτημα: Δηλαδή οἱ ναυτικοὶ τῆς ἀκτοπλοῖας πού ἔχουν δωδεκαετὴ προῦπηρεσία σέ συναλλαγματοφόρα πλοῖα νὰ ἐξομωθοῦν φορολογικά μέ τοὺς συναλλαγματοφόρους πού ἐργάζονται στὰ συναλλαγματοφόρα διότι καί αὐτοὶ ἔχουν συνεισφέρει στὴ χώρα. Ἐνῶ γιά τοὺς ἔχοντες ἐννεαετὴ καί πενταετὴ προῦπηρεσία ἀντίστοιχα σέ συναλλαγματοφόρα πλοῖα νὰ καθορισθεῖ ἀνάλογη ἐκπτώση ἀπὸ τό εἰσόδημά τους.

Δεύτερο, οἱ ναυτικοὶ σέ ἐνδειξη καλῆς θέλησεως νὰ ἀναστεῖλουν τὴν ἀπεργία μέχρις ὅτου τό ὑπουργεῖο Οἰκονομικῶν μελετήσει τὴν πρόταση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» — μέ τὴν ἀναστολή θά κερδίσουν ὅπωςδήποτε οἱ ναυτικοὶ καί θά χάσουν βέβαια ἐκεῖνοι πού τὴν ὑποκινοῦν γιά ἄλλους λόγους καί ἄλλες ἐπιδιώξεις οἱ ὁποῖες εἶναι ἡλίου φαινόστερες.

ΤΟ ΘΕΤΙΚΟ ΚΛΙΜΑ

Ἐπαναλαμβάνουμε, ὅσοι ἐρχονται σέ ἐπαφή μέ τό Ὑπουργεῖο ἢ μέ ὁποιαδήποτε ὑπηρεσία του ἀντιλαμβάνονται ἀμέσως τὴν ἀλλαγὴ τοῦ κλίματος πού ἔχει σημειωθεῖ. Χαρακτηριστικὴ γιά αὐτὴ τὴν ἀλλαγὴ τοῦ κλίματος εἶναι καί μία ἐπιστολὴ πού ἀπῆλθε πρὸς τὸν Ἀρχηγὸ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀντιναύαρχο Χρήστο Ντούνη ἡ διοίκηση τοῦ Σωματείου Ναυτικῶν Πρακτόρων Ἀττικῆς - Πειραιῶς καί τὴν ὁποία κοινοποίησε καί πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» μέ τὴν παράκληση νὰ δημοσιευθεῖ.

Στὴν ἐν λόγω ἐπιστολὴ ὑπογραμμίζονται τὰ ἑξῆς:

Μέ τὴν παρούσα ἐπιστολὴ μας θέλουμε νὰ σὰς εὐχαριστήσουμε γιά τό μεγάλο ἐνδιαφέρον πού δείχνετε γιά νὰ λυθοῦν τὰ προβλήματα, πού ἔχου-

με έντοπια και γνωστοποιήσει στους αρμόδιους φορείς με υπόμνημά μας κατά καιρούς.

Στην κοινή σύσκεψη που πραγματοποιήθηκε την 27.7.87 μεταξύ του Δ.Σ. του ΣΩ.Ν.Π.Α.Π. και της ηγεσίας της Ε.Ε.Π., ο εκπρόσωπός σας αρχιπλοίαρχος κ. Παπαναστασίου, μετέφερε το ενδιαφέρον και τις απόψεις σας για τα προβλήματα του κλάδου μας και σε συνεργασία με τον Διευθυντή της Ε.Ε.Π. αρχιπλοίαρχο κ. Βουρλιά, τον υποδιευθυντή πλοίαρχο κ. Μπουρλιάσκο, τους αντιπλοίαρχους κ.κ. Γιαννόπουλο και Χρονόπουλο και τους επιτελείς τους, εδόθησαν λύσεις σχεδόν σε όλα τα προβλήματα που αντιμετώπιζε ο κλάδος μας στην Ε.Ε.Π.

Πιστεύουμε ότι αυτή η σύσκεψη είναι η αρχή λύσης προβλημάτων που χρονίζουν και απασχολούν τον κλάδο μας.

Είμαστε σίγουροι ότι το ενδιαφέρον σας θα συνεχιστεί, ώστε να μπορούμε να βρούμε λύσεις και στα υπόλοιπα προβλήματα που έχουμε έντοπια και ήδη γνωρίζετε.

Ταυτόχρονα το Σωματείο Ναυτικών Πρακτόρων Αττικής — Πειραιώς υπέβαλε στη Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας του ΥΕΝ συγκεκριμένες παρατηρήσεις και προτάσεις για το σχέδιο Π.Δ. για τους ναυτικούς πράκτορες οι οποίες κατά την αντίληψή μας, πρέπει να ληφθούν ιδιαίτερα υπ' όψη, διότι είναι αποτέλεσμα έμπεριστατωμένης μελέτης και πολυετούς πείρας.

Η ΝΕΑ «ΒΟΜΒΑ» ΔΑΣΚΑΛΑΚΗ

Σάλο και αναβρασμό έχει προκαλέσει η νέα «βόμβα» Δασκαλάκη — αυτή τη φορά για το θέμα της εργασίας των συνταξιούχων — ο οποίος ούτε λίγο, ούτε πολύ αυτοχρήζεται αυθεντικός ερμηνευτής του νέου νόμου για το ΝΑΤ και αποφαίνεται ότι οι συνταξιούχοι ναυτικοί δεν μπορούν να εργάζονται ούτε στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις εάν προηγουμένως δεν ζητήσουν σχετική έγκριση από το διοικητικό συμβούλιο του ΝΑΤ και δεν ανασταλεί η χορήγηση της συντάξεώς τους!

Η έρμηνεία αυτή περιέχεται σε μία προκλητικότατη εγκύκλιο του προέδρου του ΝΑΤ — οι Ένώσεις των εν ενεργεία και συνταξιούχων Πλοίαρχων την χαρακτηρίζουν ανατριχιαστική — με την οποία απειλούνται συλλήβδην οι άνθρωποι της Έλληνικής Ναυτιλίας και αυτό από ένα άτομο που όχι μόνο δεν έχει προσφέρει το παραμικρό για τη δημιουργία της αλλά αντίθετως με τις έ-

νέργειες και τις παραλείψεις του έχει παραβάλει τα συμφέροντα των πραγματικών ναυτικών, αλλά και της ίδιας της Ναυτιλίας.

Δέν θα μπορούμε στην ουσία της απαράδεκτης καθόλα εγκυκλίου ή οποια δημοσιεύεται σε άλλες στήλες μαζί με τηλεγράφημα διαμαρτυρίας των Ένώσεων των εν ενεργεία και συνταξιούχων Πλοίαρχων, θα πούμε μόνο απλά ότι ενώ απαγορεύεται η εργασία των συνταξιούχων ναυτικών και στα πλοία και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν απαγορεύεται η εργασία ούτε στα πλοία, ούτε στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις των συνταξιούχων άλλων κλάδων. Θα πούμε επίσης ότι η ΠΝΟ και οι ναυτεργατικές οργανώσεις οφείλουν να απαιτήσουν την άμεση απομάκρυνση του κ. Δασκαλάκη από το ΝΑΤ. Και έ- π' πλέον να δηλώσουν απερίφραστα ότι τα μέλη τους δεν πρόκειται να εφαρμόσουν ούτε την εγκύκλιο αλλά ούτε και τη διάταξη του νόμου 1711 που ποινικοποιεί την εργασία μόνον των συνταξιούχων ναυτικών ακόμη και αν εργάζονται σε ξένο έδαφος, όπως είναι τα πλοία με ξένες σημαίες. Τέλος θα πούμε ότι από όλη αυτή την ιστορία ζημιωμένοι θα βγούν εκείνοι που δεν άκουσαν τις στήλες αυτές που ήταν οι μόνες που αντιτάχθηκαν στην ποινικοποίηση της εργασίας των συνταξιούχων και επί πλέον υπογράμμισαν ότι και σε περίπτωση γενικής απαγορεύσεως της εργασίας των συνταξιούχων από το μέτρο θα έπρεπε να εξαιρεθούν οι συνταξιούχοι ναυτικοί οι οποίοι θα εργάζονταν σε πλοία με ξένες σημαίες.

ΚΑΙ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ

Ο κ. Δασκαλάκης όμως δεν στρέφεται μόνον έναντι των επαγγελματιών ναυτικών αλλά τά βάζει και με τις ξένες Τράπεζες που δανειοδοτούν την Έλληνική Ναυτιλία και οι οποίες σύμφωνα με τον πολύπειρο περί τα ναυτιλιακά και τα πάντα γνωρίζοντα πρόεδρο του ΝΑΤ, δεν επιτρέπουν στους Έλληνες έφοπλιστές να υψώνουν την Έλληνική σημαία στα πλοία τους ή να τα ασφαλίζουν στο Ταμείο!

Τάδε έφη ο κ. Δασκαλάκης σε συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου του ΝΑΤ και δυστυχώς δεν βρέθηκε κανένας εκεί μέσα να τον βάλε στη θέση του, γιατί η ύπαρξη της

Έλληνικής Ναυτιλίας στηρίζεται ακριβώς στη χρηματοδότηση των ξένων Τραπεζών έναντι των οποίων βάλλει ο πρόεδρος του ΝΑΤ, και από όσα είναι γνωστά ούτε το ΥΕΝ τον έβαλε, όπως είχε υποχρέωση, κατά την ταπεινή μας αντίληψη, στη θέση του.

ΔΙΝΕΙ ΛΥΣΕΙΣ Ο ΑΝΘΡΩΠΟΣ

Ο πρόεδρος των Ναυτών κ. Νταλακογιώργος βρήκε τη λύση για να μην αναγκάζονται οι ναυτικοί να ναυτολογούνται σε πλοία τα οποία ταξιδεύουν στον Περσικό Κόλπο: Χρειάζεται, κατά τον κ. Νταλακογιώργο, η άμεση λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση της ανεργίας και σαν τέτοια προτείνει μεταξύ άλλων την χωρίς καθυστέρηση και κωλυσιέργια χαρακτηρισμό νομοθετικά του ναυτικού επαγγέλματος σαν βαρέος, ανθυγιεινού και επικίνδυνου με κατοχύρωση ανθυγιεινού επιδόματος, μείωση του συντάξιμου χρόνου και αύξηση του συνταξιοδοτικού μισθού.

Μάλιστα, έτσι λέγει ο κ. Νταλακογιώργος ότι θα αντιμετωπισθεί η ανεργία.

Και έπειδή ο λόγος για τον πρόεδρο των Ναυτών ξαναρωτάμε: Δέν θα μηνυθεί για τα όσα είπε σε βάρος του ελληνικού έφοπλισμού γύρω από το θέμα των ναρκωτικών;

ΟΙ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΕΠΙΔΟΜΑΤΩΝ

Ορθότατα η διοίκηση της Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών επισήμανε με ειδική εγκύκλιο προς τα μέλη της ότι δεν έχει εφαρμογή στα πλοία του άρθρου 13 η διάταξη του νέου νόμου για το ΝΑΤ, του 1711 δηλαδή, ή οποία όριζε ότι οι εισφορές για τα οικογενειακά επιδόματα και για τα επιδόματα επικουρικής ασφάλισης καταβάλλονται για το σύνολο της οργανικής συνθέσεως. Διότι, όπως εξηγεί, η νέα διατύπωση του όρου 8 των εγκριτικών πράξεων νηολογήσεως ορίζει σαφώς στην παράγραφο ΣΤ1 ότι οι πλοιοκτήτες υποχρεούνται στην καταβολή εισφορών για οικογενειακά επιδόματα και για επιδόματα επικουρικής ασφάλισης μόνον για τους Έλληνες ναυτικούς που υπηρετούν επί των πλοίων — συνεπώς η ρύθμιση του Νόμου 1711 αφορά τα πλοία τα οποία δεν έχουν νηολογηθεί βάσει του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/53.



“NUOVA” TRAVEL OFFICE

Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 5-3ος όροφος
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

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

ΕΠΙΣΗΣ
ΑΦΟΓΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ✓
ΣΩΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ✓
ΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ✓

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

Επίσης πολύ σωστά συνιστά η διοίκηση της Ε.Ε.Ε. στα μέλη της να ζητούν από το ΝΑΤ να διορθώνει το λάθος εάν στα έκκαθαριστικά σημειώματα χρεώνονται εισφορές για οικογενειακά επιδόματα και επιδόματα επικουρικής ασφάλισης για το σύνολο της οργανικής συνθέσεως, σε περίπτωση δε αρνήσεως του ΝΑΤ να προβεί στη σχετική διόρθωση να προσφεύγουν στα δικαστήρια ή στη διαιτησία ή οποία προβλέπεται.

Εμείς θα σημειώσουμε μόνον με την ευκαιρία ότι πολλοί πλοιοκτήτες θα είχαν αποφύγει τις ταλαιπωρίες, τις δαπάνες και τη δυσφήμιση που τους προκάλεσε το ΝΑΤ εάν αντί να τρέχουν στα δικαστήρια είχαν καταφύγει στη διαιτησία για τις διαφορές τους με το Ταμείο. Καί ταυτόχρονα, ζητούμε από τους εν προκειμένω αρμοδίους να ανακοινώσουν, εάν τολμούν, το ύψος του ποσού που ευελπιστούσαν ότι θα απέφερε η προαναφερθείσα διάταξη του Νόμου 1711.

ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΟΜΩΣ

Με την ευκαιρία της υπογραφής της συμβάσεως για την προμήθεια από τον ΟΛΠ δύο γερανογεφυρών έμπορευματοκιβωτίων συνολικής αξίας 1.200.000.000 δρχ. επισημαίνουμε ότι πρέπει να εξασφαλισθεί από τώρα ότι αυτά τα πανάκριβα μηχανήματα θα λειτουργούν συνεχώς και δεν θα παρουσιάζουν τα προβλήματα που εμφανίζουν οι υπάρχουσες γερανογέφυρες. Πρό ημερών, λόγω χάραξη, ένα κοντεϊνερόπλοιο καθυστέρησε αρκετές ώρες στο λιμάνι του Πειραιώς λόγω μιάς από τις συνηθισμένες βλάβες που παρατηρούνται στις γερανογέφυρες και το προσωπικό του ΟΛΠ δεν είναι δυστυχώς σε θέση να τις αποκαταστήσει με την ταχύτητα που επιβάλλουν οι ανάγκες των πλοίων αυτής της κατηγορίας.

ΕΝΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ

Από ναυτικούς πράκτορες μας επισημάνθηκε η ανάγκη να υπάρξει ένα ενιαίο λιμεναρχείο για ολόκληρη τη νότια περιοχή της Αττικής, δηλαδή ένα λιμεναρχείο που θα έχει στη δικαιοδοσία του τα όρια του σημερινού κεντρικού λιμεναρχείου Πειραιώς καθώς και τα όρια του λιμεναρχείου Έλεουσινας και του λιμενικού σταθμού Πάχης Μεγάρων. Οι ενδιαφερόμενοι υποστηρίζουν ότι η ενοποίηση αυτή θα οδηγήσει στην αποφυγή πάρα πολλών γραφειοκρατικών διατυπώσεων — λόγου χάρι για να μετακινηθεί ένα πλοίο από την Έλευσίνα στον Πειραιά χρειάζεται να λάβει άδεια απόπλου και φυσικά να ακολουθήσει η διαδικασία κατάπλου στον Πειραιά — ενώ θα μπορεί ταυτόχρονα να υπάρξει ενιαία αντιμετώπιση σε πολλά άλλα θέματα.

Θέσαμε το θέμα αυτό σε ορισμένους λιμενικούς αξιωματικούς. Μερικοί από αυτούς αντέδρασαν επειδή θεώρησαν ότι περιορίζονται θέσεις και αρμοδιότητές τους, άλλοι μίλησαν για τη δημιουργία μίας πολύ μεγάλης υπηρεσίας ή οποία δεν θα μπορεί να κινηθεί αποδοτικά και με την ταχύτητα που χρειάζεται αλλά οι περισσότεροι (αναλογικά) τάχθηκαν υπέρ της υλοποίησής της προτάσεως γιατί ούτε θέσεις, ούτε αρμοδιότητες χάνονται δεδομένου ότι θα δημιουργηθούν ανάλογα τμήματα επικεφαλής των οποίων θα τεθούν αξιωματικοί, ενώ όπως παρατήρησαν ορισμένοι σε έκτακτες περιπτώσεις και σε έκτακτα περιστατικά που έχουν

συμβεί στην περιοχή της Έλεουσινας και της Πάχης έχουν επέμβει δυνάμεις του κεντρικού λιμεναρχείου Πειραιώς.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» στα πλαίσια των προπαθειών για τη λήψη μέτρων που διευκολύνουν το πλοίο και τη ναυτιλιακή επιχείρηση τάσσονται υπέρ της προτάσεως για ενιαίο λιμεναρχείο σε ολόκληρη τη νότια ακτή της Αττικής.

ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΣΤΟ

Η ναρκοθέτηση της θαλάσσιας περιοχής του Όμαν στην πολυσύχναστη είσοδο του Περσικού Κόλπου και η πρόσκρουση στη νάρκη του δεξαμενοπλοίου «Τεξάκο Καρίμπιαν», οδήγησαν τους επασφαλίστρες στην καθιέρωση επασφάλιστρου για «πολεμικούς κινδύνους» της τάξεως του 0,125%.

Ηδη, τα ισχύοντα επασφάλιστρα κατά περιοχή διαμορφώθηκαν ως εξής:

Βορείως του 24 παραλλήλου και Νοτ. του 26 επασφάλιστρο 0,125%, και για προσόρμηση στο Μπαντάρ Άμπας 0,125%. Για προσορμήσεις στο Σίρρι Άϊλαντ 0,375% και σε λιμάνια του Ιράν δυτικά του 51 Α μήκους συμπεριλαμβανομένου του Κάργκ Άϊλαντ 0,25%.

Τέλος, νότια του 27 30 παραλλήλου και σε λιμάνια εκτός Περσίας το επασφάλιστρο για κινδύνους πολέμου ρυθμίσθηκε στο 0,10%.

Στο μεταξύ η INTERTANKO απήρνησε δήμοσια έκκληση προς τις κυβερνήσεις του Ιράκ και Ιράν να σεβασθούν το ψήφισμα του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών του Ιουλίου και να απόσχουν περαιτέρω έχθρικών ενεργειών εναντίον της εμπορικής ναυτιλίας.

ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Ενδιαφέρουσες αναλύσεις και διαπιστώσεις έγιναν στην τελευταία Διάσκεψη της Βομβής που το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο οργάνωσε σε συνεργασία με το Λούδς Λίστ. Ειδικότερα στο θέμα των πληρωμάτων και των σημαιών, αφού τονίσθηκαν οι βασι-

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Πρόωρον θά ήτο, αν μή παρακινδυνευμένον, να καταλογισθούν ευθύνα εις εκάτερον των δύο πλοίαρχων των συγκρουσθέντων εγγύς των Πειραικού προλιμένων σκαφών «Υδρα» και «Ανάστασις», που έστοίχισε την ζωήν είκοσιπεντάδος όλης άμερίμνων εκδρομών.

— Τό α/π «Κ. Κτιστάκης» κατευθυνόμενον εκ Κύπρου και Άλγερίου προς Άμβούργον, έβομβαρδίσθη άνεπιτυχώς παρ' άγνώστων Ισπανικών άεροπλάνων 20 μίλια δυτικώς του Άλγερίου.

— Ο κ. Α. Λούζης (του γραφείου «Α. Λούζης Λτδ») και ο κ. W. M. Everett (του γραφείου «Λαιμός - Πατέρας Λτδ») εξέλεγαν μέλη του έν Λονδίνω χρηματιστηρίου των ναύλων.

— Είς την έφημερίδα της Κυβερνήσεως άπεστάλη Β. Διάταγμα διά του όποίου προβλέπεται όπως εις όλα τά άκτοπλοϊκά σκάφη τά έφοδιασμένα διά ραδιοτηλεφώνου, τοποθετηθούν ραδιοτηλεγραφήται.

— τό α/π «Θέτις» έναυλώθη, όχι άνω του Σάν Λορέντζο 6.600 τον. δι' Άμβέρσαν 31/9 όψιόν Ρότερνταμ 32/3, φόρτωσις 1-20 Οκτωβρίου.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 160/15.8.1937)

κές διαφορές μεταξύ της θαλάσσιας και της χερσαίας βιομηχανίας, δόθηκαν τά ακόλουθα παραδείγματα.

Τό έτήσιο κόστος ενός πετρελαιοφόρου με βρετανική σημαία και πλήρωμα άμιγώς βρετανικό άνέρχεται σε δολάρια 908.000. Στο ίδιο πλοίο με Λιβεριανή σημαία και νοτιοκορεάτικο πλήρωμα τό κόστος πέφτει στίς

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Ο.Ε.

BELGIUM

TAX FREE CARS

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ

Γιά σός που ό νόμος παρέχει τό δικαίωμα είσαγωγής αυτοκινήτου με μειωμένο δασμό ή άδασμολόγητο διαθέτουμε όλους τούς τύπους των αυτοκινήτων. ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

ΓΙΑ ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΑΣ ΡΩΤΗΣΤΕ ΠΑΝΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΕΛΑΤΕ ΣΕ ΜΑΣ

ΑΘΗΝΑ: Λεωφ. Συγγρού 191 τηλ. (01) 9340 322

ΧΙΟΣ: Προκυμαία ΧΙΟΥ τηλ. : (0271) 27276

490.000 δολ., ενώ με σημαία και πλήρωμα του Χόγκ Κόγκ μειώνεται ακόμα στα 396.000 δολ. Τέλος υπό μία οποιαδήποτε σημαία ευκαιρίας και πολωνικό πλήρωμα το κόστος μπορεί να φτάσει τις 338.000 δολάρια.

Είναι φανερό επομένως ότι εάν ο έφοπλιστής θέλει να επιζηήσει πρέπει απαραίτητως να αυξήσει την αποδοτικότητα του πλοίου του. Ξέρει βέβαια ότι τα φτηνά πληρώματα δεν είναι πάντοτε τα καλύτερα. Γιατί δεν πρόκειται μόνο για τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων αλλά πρόκειται κυρίως για την ασφάλεια του πλοίου, για την καλή του συντήρηση και ακόμα για την διατήρηση καλών σχέσεων με την πελατεία του.

Με τα δεδομένα αυτά αναζητήθηκαν ως γνωστόν όλες οι δυνατές λύσεις και όλοι οι δυνατοί συνδυασμοί, όπως π.χ. η εξασφάλιση προσωπικού στις περιοχές εκμεταλλεύσεως του πλοίου για τον περιορισμό των εξόδων επαναπατρισμού, ή αντί σημαντικών καταβολών αποφυγή των μπορούσας και άπεργιών της ΔΟΜ, ή προσφυγή στις ξένες σημαίες που λύνει πολλά από τα προβλήματα ή τέλος η διατήρηση της εθνικής σημαίας μέσω της οποίας είναι δυνατή η απόκτηση οικονομικών πλεονεκτημάτων, επιχορηγήσεων, άκτοπλοϊκών προνομίων και ακόμη η κάρπωση σοβαρού ποσοστού των εθνικών φορτίων.

Ο ΠΑΡΑΓΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΟΙ»

Παράλληλα όμως με το έφοπλιστικό πρόβλημα ανακύπτουν και τα αντίστοιχα προβλήματα των άλλων ναυτιλιακών παραγόντων. Των ναυτικών και του Κράτους. Έτσι σχεδόν στην αντίθετη όχθη βρίσκονται πάντα οι απόψεις των ναυτικών τόσο σαν μεμονωμένων εργατών που ζητούν απασχόληση με τις καλύτερες δυνατές προϋποθέσεις όσο και σαν επαγγελματικών σωματείων με επί κεφαλής τη διεθνή οργάνωσή τους, την ΔΟΜ.

Πράγματι κατά τα ναυτεργατικά συνδικάτα και κατά την ΔΟΜ, όλο το πλήρωμα ενός πλοίου που φέρει τη σημαία κάποιου κράτους πρέπει να αποτελείται από υπηκόους του κράτους αυτού. Τα ξένα πληρώματα που προσλαμβάνονται και άμβιβονται με διαφορετικό μισθολόγιο, συνιστούν σαφή διάκριση και έκμεταλλευση του ανθρώπου.

Εναντίον των αυστηρών αυτών αξιωμάτων δεν λείπουν φυσικά τα επιχειρήματα: Η πλήρης επάνδρωση με εθνικά πληρώματα, δημιουργεί κυριολεκτικά αδιέξοδο που έχει οδηγήσει στην εξόντωση πολλών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στις ανεπτυγμένες χώρες. Στερείται εξάλλου νομικής βάσεως και έρχεται σε αντίθεση με την παράδοση, δεδομένου ότι επί αιώνες τα βρετανικά πλοία επανδρώνονταν με Ινδούς ναυτικούς. Στερείται επίσης ρεαλισμού στις περιπτώσεις κρατών που έχουν ναυτικούς και δεν έχουν πλοία ή κρατών που έχουν πλοία και δεν έχουν ναυτικούς. Παρατηρείται εξάλλου ότι και στο θέμα των ναυτεργατικών άμοιβών, η προστασία των υψηλά άμοιβομένων ναυτικών των ανεπτυγμένων χωρών από τους χαμηλόμισθους ξένους, αποτελεί μία μορφή διακρίσεως από την ανάποδη. Γεγονός που έκαμε όρισμένες προμηθευτριες εργατικών χειρών χώρες να άρνηθούν το μισθολόγιο της ΔΟΜ και να επιβάλουν δικά τους χαμηλότερα μισθολόγια.

ΚΑΙ Ο ΠΑΡΑΓΩΝ «ΚΡΑΤΟΣ»

Είναι βέβαιο τέλος ότι και τα διάφορα κράτη ασκούν πολλές φορές διαμετρικά αντίθετες ναυτιλιακές πολιτικές. Όσα κράτη δεν διαθέτουν ντόπιους ναυτικούς δεν έχουν καμμία απαίτηση ως προς την εθνικότητα των πληρωμάτων των υπό τη σημαία τους πλοίων και αφήνουν τους έφοπλιστές να τα στρατολογήσουν όπου θέλουν. Αντίθετα άκριβώς ενεργούν τα κράτη που διαθέτουν έμψυχο ναυτικό ύλικό και επιβάλουν στα

πλοία τους να τό χρησιμοποιούν αποκλειστικώς στην επάνδρωσή τους. Με τό μέτρο αυτό αποβλέπουν είτε στην εθνική άμυνα και ασφάλειά τους ή στην προστασία της εγχώριας εργασίας είτε και στα δύο μαζί. Μεταξύ των άκραίων αυτών θέσεων υπάρχουν οι ενδιάμεσες λύσεις που επιτρέπουν τα ξένα πληρώματα εξαιρουμένου όμως του πλοίαρχου ή και όρισμένων αξιωματικών του πλοίου.

Ένα άλλο πρόσφατο φαινόμενο είναι ότι, μπροστά στις άφορητες οικονομικές δυσχέρειες που διέρχεται ο εθνικός τους έφοπλισμός, πολλά παραδοσιακά ναυτικά κράτη που διατηρούν αυστηρούς κανόνες συνθέσεως, άμοιβής κ.λ.π. των πληρωμάτων, άναγκάζονται τώρα να ελαφρύνουν αυτές τις πιέσεις με διάφορους τρόπους μεταξύ των οποίων ή σύσταση ενός «εθνικού — διεθνούς» προνομιακού νηολογίου αποτελεί μία γενικευμένη τελευταία εφεύρεση.

Τό συμπέρασμα είναι ότι προς τό παρόν ο πρώτος στόχος είναι να επικεντρωθούν οι προσπάθειες όλων στην καθιέρωση και την δικαιολόγηση διεθνώς επιπέδων τά όποια ενώ θα εξασφαλίζουν τη θέση των ναυτικών, θα σέβονται παραλλήλως τά έφοπλιστικά συμφέροντα.

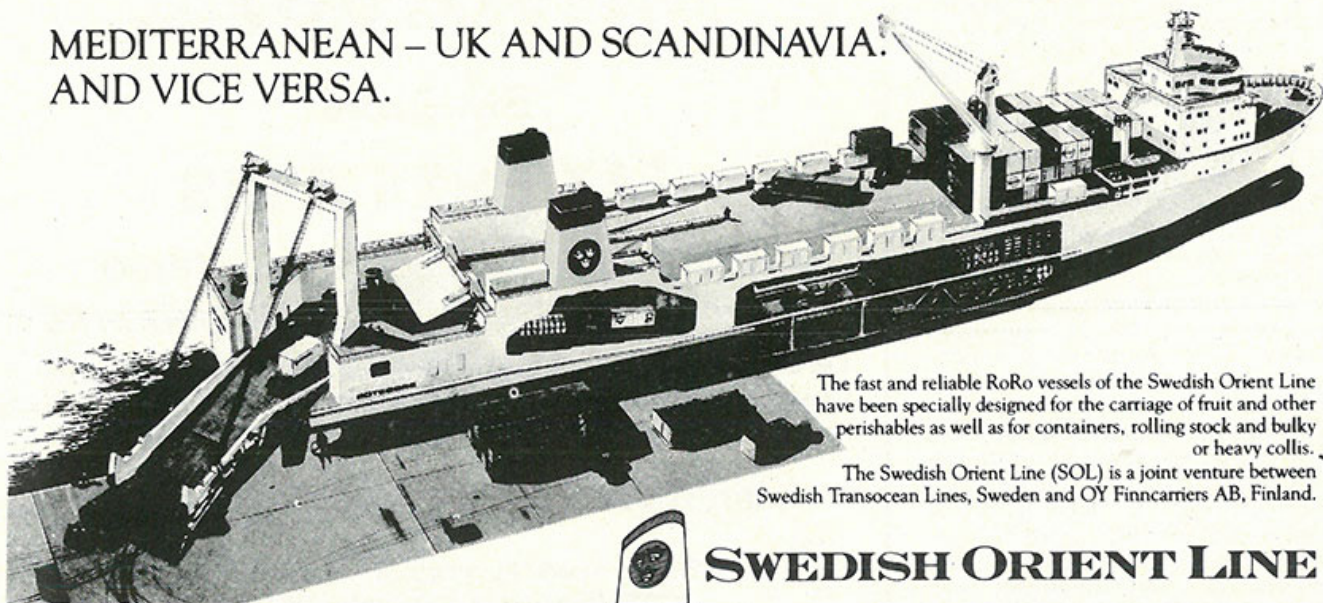
ΣΤΗ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ

Όπως μάς ένημέρωσε πριν λίγες ήμέρες ο φίλος πράκτορας στη Σιγκαπούρη, πλοίαρχος Γιάννης Γκόρος, οι άρχές της Σιγκαπούρης εξέδωσαν έγκύκλιο στην όποία αναφέρεται ότι έφεξης στά υπό κυπριακή σημαία πλοία δεν θα διενεργείται έλεγχος των διπλωμάτων των αξιωματικών που ύπηρετούν σ' αυτά.

Η παραπάνω ρύθμιση είναι έν πολλοίς άποτέλεσμα ένεργειών των Έλλήνων πρακτόρων που δραστηριοποιούνται στο λιμάνι της Σιγκαπούρης.

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



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

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



SWEDISH ORIENT LINE

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



ATHENIAN TANKERS

ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΗΣ ΛΙΣΣΑΒΩΝΟΣ

Από το 1983 η Comité Maritime International είχε αρχίσει να προπαρασκευάζει το έδαφος για την κατάρτιση όρισμένων βασικών κανόνων που θα ρυθμίζουν σε διεθνές επίπεδο το θέμα της αποζημίωσης εκ της συγκρούσεων πλοίων. Αφού συγκέντρωσε τις απόψεις μεγάλου αριθμού μελών της, δηλαδή των κατά χώρες εθνικών ενώσεων ναυτικού δικαίου, συγκρότησε μία 'Ομάδα Έργου' και της ανέθεσε να συντάξει ένα πρώτο σχέδιο. Ύστερα από τη Διάσκεψη της Λισσαβώνας του 1985 στην οποία το σχέδιο αυτό συζητήθηκε, ακολούθησαν πολλές συσκέψεις της ομάδας εργασίας και τελικά προέκυψε ένα σύνολο πέντε Κανόνων με γράμματα και πέντε με αριθμούς, οι οποίοι έγιναν γνωστοί ως «Κανόνες Λισσαβώνας».

Οι Κανόνες αυτοί δεν είναι υποχρεωτικοί ούτε έχουν κυρωθεί από καμιά διεθνή σύμβαση. Προσφέρονται όμως σαν βασικοί όροι για υιοθέτηση από τους πλοιοκτήτες των συγκρουσθέντων πλοίων. Κάτι ανάλογο δηλαδή με την εφαρμογή των πασίγνωστων Κανόνων Νέας Υόρκης — Άμβερσας. Οι συντάκτες των Κανόνων πιστεύουν ότι με την υιοθέτησή τους θα εξυπηρετηθούν δεόντως τα συμφέροντα όλων των μερών, ότι οι απαιτήσεις θα ρυθμισθούν πάνω στην ίδια βάση για όλους και ότι θα εξοικονομηθούν άσκοπες δαπάνες και χρόνος.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» ελπίζουν να παρουσιάσουν σύντομα το πλήρες κείμενο των Κανόνων σε μετάφραση για την ενημέρωση των αναγνωστών τους.

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΟΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ «ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ»

Κύριε Διευθυντά,

Απαντώντας σε δημοσίευσά σας της 1/7/87 με τίτλο «ΑΣ ΤΟ ΨΑΞΟΥΝ ΟΙ ΑΡΜΟΔΙΟΙ ΤΟΥ Ο.Τ.Ε.» στο οποίο ο άνθυποπλοίαρχος Χρ. Κελεπούρης παραπονείται ότι σε επικοινωνία του με το ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ τό έτος 1985 ο υπεύθυνος υπάλληλος δεν επέδειξε την επιβαλλόμενη ευπρέπεια, σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

Ο Ο.Τ.Ε. έρευνά παράπονα των συνδρομητών - πελατών έφ' όσον διατυπώνονται σε εύλογο χρονικό διάστημα και συνοδεύονται με στοιχεία τέτοια που να διευκολύνουν τον εντοπισμό των υπευθύνων (ήμερομηνία, ώ-ρα κ.λ.π.).

Όπως είναι φανερό δεν είναι δυνατό με-τά δύο και πλέον έτη, με τα στοιχεία μάλι-στα που παραθέτει ο κ. Κελεπούρης, να εν-τοπισθεί ο υπεύθυνος, δεδομένου ότι στο ΕΛΛΑΣ ΡΑΔΙΟ ύπηρετεί άρκετός αριθμός

προσωπικού και ότι έχουν επέλθει πολλές μεταβολές στη σύνθεσή του από τότε.

Αλλά και δεν θεωρούμε ότι ο ύπ' όψη ύ-πάλληλος απέβλεπε στην μείωση της προ-σωπικότητας του κ. Κελεπούρη, αφού πολ-λές φορές συνηθίζεται οι ανταποκρί-νόμενοι να ανταλλάσσουν κάποιες φράσεις φιλικού χαρακτήρα, όπως ή δημοσιευόμενη «βγές και δώσε τα χαιρετίσματα στη μάνα μου».

Επίσης θεωρούμε άνεδαφική την άποψη του κ. Κελεπούρη για έλλειψη ύπευθυνότη-τας από τους υπάλληλους του ΕΛΛΑΣ ΡΑ-ΔΙΟ και ότι δεν σέβονται τους Έλληνες ναυ-τικούς.

Απεναντίας πιστεύουμε ότι και σεβασμό έπιδεικνύουν και κάθε προσπάθεια έξαν-τλούν προκειμένου να τους εξυπηρετήσουν στην επικοινωνία με τις οικογένειές τους.

Με τιμή
ΧΡ. ΣΙΑΜΑΝΤΑΣ
Προϊστάμενος Συγκροτήματος
Υ.Τ.Κ. ΑΘΗΝΩΝ

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Στή Γένοβα ο έφοπλιστής Grimaldi άν-τιμετωπίζοντας τη λιμενεργατική άπερ-γία, χρησιμοποίησε προσωπικό της έται-ρίας του για τό χειρισμό των έμπορικι-βωτίων στους άποθηκευτικούς χώρους που διαθέτει στο λιμάνι. Η πράξη αυτή ά-ποτέλεσε την άφορμή βίαιης κριτικής εκ μέρους των φορτοεκφορτωτών, οι όποιοι και απέκλεισαν ένα από τα πλοία του.

Μέχρις έδω ή είδηση δεν παρουσιάζει κανένα έξωχριστό ενδιαφέρον. Η πρωτο-τυπία της όμως έγκειται στο ότι και τα δύο μέρη, δηλαδή ο έφοπλιστής και οι λι-μενεργάτες, διαθέτουν μία άδιάσειστη νομική βάση στην οποία και στηρίζουν τα δικαιώματά τους. Οι μέν εργάτες έπικα-λούνται το άρθρο 110 του Κώδικα Ναυσι-πλοίας που όρίζει ότι κάθε εργασία στον λιμένα γίνεται ύπ' εύθύνη τους. Ο δέ Gri-imaldi έπικαλείται απόφαση του Άρειού Πάγου ή όποία σε παρόμοια περίπτωση στη Βενετία είχε έπιτρέψει τη χρησιμο-ποίηση του προσωπικού της έταιρίας. Μολονότι ή Διοίκηση του λιμένος πέτυχε να μήν πάρουν μεγαλύτερη έκταση τα έ-παισόδια, τα πνεύματα δεν έχουν ακόμα ήρεμηση.

Πρέπει να σημειώσουμε ότι ο Ιταλικός Κώδικας Ναυσιπλοίας (Codice de la Navi-gatione) που αποτέλεσε μεγάλη καινοτο-μία στην έποχή του, είναι ένιαία κωδικο-ποίηση του ιδιωτικού και του δημοσίου ναυτικού δικαίου, καθώς και του αεροπο-ρικού. Μολονότι έχει ζωή 45 μόνον έτών, ένα πρόσφατο συνέδριο νομικών στη Γέ-νοβα άπεφάνθη ότι είναι ήδη άπρηχαιω-μένος και θέλει άναθεώρηση. Τί να πούμε λοιπόν για τους δύο δικούς μας ναυτι-κούς κώδικες, που δεν συμπλήρωσαν ά-κόμα ο μέν του ιδιωτικού τά 30 ο δέ του δημοσίου τά 15;

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS"

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. - P.O. BOX 80240 - 185 10 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4520.129 - 4520.175 - 4520.325 - 4523.445 - 4510.318 - 4526.715 - 4112.400 - 4136.213

TELEX: 21 2989 - 21 2571 - 21 3805 - 21 3825 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

Προκλητική έγκύκλιος του NAT

ΑΠΕΙΛΕΙ ΤΟΥΣ ΠΑΝΤΕΣ ΚΑΙ ΕΡΜΗΝΕΥΕΙ ΑΥΘΑΙΡΕΤΑ ΤΟ ΝΕΟ ΝΟΜΟ

Αναβρασμό και αναστάτωση έχουν προκαλέσει στην Ακτή Μιαούλη, τό Λονδίνο και τη Νέα Υόρκη η άποψη του προέδρου του NAT ότι βάσει του νέου νόμου για το Ταμείο, εκτός από τα πλοία απαγορεύεται η εργασία των συνταξιούχων ναυτικών και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εάν δεν ζητηθεί προηγούμενη άδεια από τη συνταξιοδοτική τους, αλλά και οι απειλές που διατυπώνει το ίδιο πρόσωπο έναντι των ανθρώπων της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Η άποψη αυτή καθώς και οι απειλές διατυπώνονται στην υπ' αριθ. 58/28.7.87 εγκύκλιο του προέδρου του NAT ή ό-ποια έχει έπσης αναστατώσει και τους συνταξιούχους που είναι ναυτολογημένοι σε πλοία με ξένες σημαίες τα όποια δεν έχουν καμιά σχέση με το NAT καθώς και τις οικογένειές τους. "Ηδη υπήρξε άμεση αντίδραση από τις οργανώσεις των εν ενεργεία και συνταξιούχων πλοιάρχων οι όποιες με τηλεγράφημα τους προς το Υπουργείο χαρακτήριζαν ανατριχιαστική την εν λόγω εγκύκλιο και αντισυνταγματική και αυθαίρετη την έρμηνεία του νέου νόμου για το NAT, την όποια επιχειρεί.

Και τα δύο κείμενα (η ανατριχιαστική, κατά τον χαρακτηρισμό των οργανώσεων των πλοιάρχων και προκλητική κατά την δική μας αντίληψη, εγκύκλιος του προέδρου του NAT και η τηλεγραφική διαμαρτυρία των δύο οργανώσεων) δημοσιεύονται άμέσως εν συνεχεία χωρίς σχόλια για να έχουν μια άμεση γεύση οϊάναγνώστες των «Ναυτικών Χρονικών». Ο σχολιασμός της νέας «βόμβας» Δασκαλάκη (και Χαλκιά, κατά τις αντίληψεις όρισμένων που σύμφωνα με πληροφορίες διατυπώθηκαν και στον Υπουργό κ. Στάθη Αλεξανδρή) γίνεται

στις οικείες στήλες του παρόντος τεύχους και φυσικά θα συνεχισθεί όχι μόνον αν δεν ανακληθεί ή ανατριχιαστική και προκλητική έγκύκλιος αλλά και εάν δεν καταργηθεί ή διάταξη που ποινικοποιεί την εργασία μόνον των συνταξιούχων ναυτικών.

Η προκλητική έγκύκλιος

Η ανατριχιαστική έγκύκλιος του προέδρου του NAT που απευθύνεται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχει ως εξής:

«Όπως είναι γνωστό Αρχιπλοίαρχοι, Αρχιμηχανικοί, Πλοίαρχοι, Μηχανικοί και Αρχιραδιοτηλεγραφητές που εργάζονταν στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, εξαγόραζαν την ύπηρεσία τους αυτή στο NAT και αποκτούσαν συνταξιοδοτικά δικαιώματα.

Η ύπηρεσία τους αυτή σύμφωνα με το άρθρο 1 του ΚΝ 792/78 (ΦΕΚ 220Α) είναι ναυτική ύπηρεσία και εξομοιώνεται με την παρεχόμενη υπό ναυτικού έργα στο πλοίο, ως μέλος συγκροτημένου πληρώματος. Με μόνη φυσική τη διαφορά ότι ο ταξιθεύων ναυτικός πρέπει να μείνει στο πλοίο 12 μήνες ναυτολογημένος — πράγμα που σπάνια συμβαίνει για ν' αποκτήσει 15 μήνες και 5 μέρες θαλάσσια ύπηρεσία τό χρόνο, ενώ οι Αρχιπλοίαρχοι και Αρχιμηχανικοί εργαζόμενοι συνήθως στην ξηρά εργάζονται και γράφουν 15 μήνες και 5 μέρες συντάξιμες κάθε χρόνο.

Με τον τρόπο αυτό απέκτησαν και αποκτούν μόλις συμπληρώσουν τα 50 χρόνια της ηλικίας τους συνταξιοδοτικές προϋποθέσεις και έσπευδαν και σπεύδουν να συνταξιοδοτηθούν «λόγω γήρατος» όπως και πολλοί συνάδελφοί

τους που απέκτησαν τις ίδιες προϋποθέσεις ναυτολογούμενοι ως μέλη συγκροτημένων πληρωμάτων.

Έκατοντάδες όμως Πλοίαρχων και Μηχανικών μετά την συνταξιοδότησή τους, έσπευσαν να ναυτολογηθούν σε πλοία με ξένη σημαία, μη συμβεβλημένα με το NAT, με αποτέλεσμα ο κλάδος των Πλοίαρχων να παρουσιάζει άνεργια.

Η Ένωση Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού εξήγησε από τον κ. Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας και το NAT να ληφθούν μέτρα ώστε να εξασφαλισθεί εργασία στους άνεργους συναδέλφους της.

Και είναι αληθές ότι η νομοθεσία του NAT (άρθρο 34 ΚΝ 792/78) όρίζει ότι: «Ναυτικός τυγχάνων παροχής εκ του NAT δεν δύναται να επαναλάβει τό ναυτικό επάγγελμα εξαίρεσει της περιπτώσεως καθ' ήν ή σύνταξις ή έφ' άπαξ αποζημίωσις άπενεμήθη λόγω άνικανότητος άποδραμούσης μεταγενεστέρως». Και περαιτέρω στο άρθρο 26 πργ. 7 του ΚΝ 792/1978 όρίζεται ότι: «Συνταξιούχος όστις δεν γνωστοποιεί εις τό NAT πραγματικών γεγονότων συνεπαγόμενων κατά νόμον στέρησιν διακοπή ή μείωσιν της άπονεμηθείσης αυτώ συντάξεως ύποχρεούται να επιστρέψει εις τό NAT τό διπλάσιον του επί πλέον ληφθέντος ποσού. Τό ποσόν του διπλασίου της άχρεωστήτως ληφθείσης συντάξεως βεβαιούται διά πράξεως του Γενικού Διευθυντού ως έσοδον του NAT και εισπράττεται κατά τάς διατάξεις του νόμου περί εισπράξεως δημοσίων έσόδων.

Οι παραπάνω διατάξεις δεν εφαρμόσθησαν γιατί οι εργαζόμενοι στα ανασφάλιστα πλοία είχαν την βεβαιότητα της μη ανακαλύψεώς τους, οι δέ Αρχιπλοίαρχοι και Αρχιμηχανικοί έμειναν



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

μέ την εντύπωση ότι δεν ισχύουν γι' αυτούς οι παραπάνω διατάξεις.

Όμως οι συνταξιούχοι που συνεχίζουν «τή ναυτική εργασία» σήμερα έχουν ν' αντιμετωπίσουν την διάταξη της πργ. Ι του άρθρου 4 του νέου Νόμου 1711/87 που όρίζει τα ακόλουθα:

«Ναυτικός που έχει απογραφεί και ναυτολογηθεί ή καταχωρηθεί στις καταστάσεις πλοίου με ξένη σημαία ασφαλισμένου στο Ναυτικό Ύπομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ) αν δεν εργάζεται στο πλοίο καθώς και συνταξιούχος του ΝΑΤ ή άλλου φορέα με συμμετοχή του ΝΑΤ κατά τις διατάξεις της διαδοχικής ασφάλισης αν επαναλαμβάνει το ναυτικό επάγγελμα χωρίς άδεια της αρμόδιας αρχής, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον, ενός έτους. Μετατροπή της ποινής δεν επιτρέπεται. Με την ίδια ποινή τιμωρείται ο Πλοίαρχος που τον ναυτολόγησε ή υπέγραψε την κατάσταση πληρώματος του συμβεβλημένου πλοίου, ο πραγματικός πλοιοκτήτης, ο κατά τό καταστατικό της εκπρόσωπος της πλοιοκτήτριας εταιρίας, οι αντιπρόσωποι τους που έχουν δηλωθεί στο Ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ή στο ΝΑΤ καθώς και ο υπάλληλος με την έννοια του άρθρου 13 του Ποινικού Κώδικα που έχει συνεργήσει. Το εν λόγω αδίκημα τιμωρείται μόνο εκ δόλου».

Ο νομοθέτης υπήρξε σκληρός για τους εξής λόγους:

α) Γιατί ο εργαζόμενος συνταξιούχος παίρνει και **σύνταξη και μισθό**, ενώ ο άνεργος συνάδελφος του δεν παίρνει τίποτα.

β) Γιατί ο εργαζόμενος συνταξιούχος στερεί τον ένεργεια συνάδελφό του θέσεως εργασίας από την οποία το ΝΑΤ θα έπαιρνε εισφορές ενώ από τον συνταξιούχο δεν παίρνει.

γ) Γιατί ο άνεργος συνάδελφός του παίρνει επίδομα που στην τελευταία ανάλυση επιβαρύνει το ΝΑΤ και

δ) Γιατί ο εργαζόμενος συνταξιούχος διαπράττει συνήθως και ένδεχομένως φοροδιαφυγή αφού κατά κανόνα δεν δηλώνει εισοδήματα από την εργασία του, δηλώνοντας μόνο συνταξιούχος.

Αυτή η κατάσταση νομικά και ήθικά είναι απαράδεκτη. Και το ΝΑΤ σέ συνεργασία με το Ύπουργείο και τις αρμόδιες Κρατικές Ύπηρεσίες είναι αποφασισμένο να την σταματήσει.

Έπειδή όμως ο νομοθέτης δεν θέλησε να στερήσει τις Ναυτιλιακές Έπιχειρήσεις των υπηρεσιών πεπειραμένων συνεργατών τους, περιέλαβε διάταξη

στο νέο νόμο με την οποία ύστερα από άδεια του Διοικητικού Συμβουλίου του ΝΑΤ επιτρέπεται στον συνταξιούχο να συνεχίσει εργαζόμενος είτε στο Γραφείο της Ναυτιλιακής Έπιχειρήσεως είτε στο πλοίο, υπό την απαραίτητη όμως προϋπόθεση ότι θα ζητήσει και ο συνταξιούχος και η Ναυτιλιακή Έπιχείρηση που θα τον χρησιμοποιεί την αναστολή καταβολής της σύνταξής του.

Θά παρακαλέσουμε τις Ναυτιλιακές Έπιχειρήσεις να σημειώσουν τούτο και να θελήσουν να βοηθήσουν το Ταμείο.

Είναι μία υπηρεσία που θά κάμουν στο Ίδρυμα που προστατεύει τους απομάχους, τις χήρες και τα όρφανά τους.

Βέβαια από την Ύπηρεσία εξαγορών του Ταμείου, το ΝΑΤ κατέχει στοιχεία ποιοί, πότε και με ποιων επιχειρήσεων βεβαιώσεις εξαγόραζαν ύπηρεσία, Άρχιπλοίαρχοι κ.λ.π.

Επίσης το ΝΑΤ θά μεθοδεύσει ώστε οι Πλοίαρχοι και Μηχανικοί να λαμβάνουν τις συντάξεις τους αυτοπροσώπως από το Ταμείο, ώστε να μην διαφύγει της εφαρμογής του νέου νόμου κανένας.

Επίσης το ΝΑΤ δεν θά δεχθεί καταστράτηγηση της διατάξεως με διάφορους μεθοδεύσεις (έμπειρογνομόνων κ.λ.π.) και δεν θά διστάσει να παραπέμψει στον κ. Εισαγγελέα τους παραβάτες μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται και όσοι θά τους καλύπτουν με διάφορα προσχήματα.

Είμεθα βέβαιοι ότι καμμία Ναυτιλιακή Έπιχείρηση δεν θά προσπαθήσει να καλύψει κανέναν, αφού έχει την δυνατότητα να μην στερθεί των υπηρεσιών του, με την απλή αναστολή καταβολής της σύνταξης.

Η διαμαρτυρία των πλοίαρχων

Στήν τηλεγραφική διαμαρτυρία τους οι οργανώσεις των έν ενεργεία και Συνταξιούχων πλοίαρχων υπογραμμίζουν:

«Σοβαρές υποψίες δημιουργεί η εμφάνιση στή δημοσιότητα της ύπ' αριθ. 58 έγκυκλίου του ΝΑΤ που υπογράφετε από τον Πρόεδρο Άθανάσιο Δασκαλάκη γιά μαγείρεμα εξασφάλισης νέων εσόδων του ΝΑΤ σέ βάρος του χιλιοχαρατσωμένου ναυτικού κόσμου.

Οί Ένώσεις Πλοίαρχων έν ενεργεία και Συνταξιούχων στό αντίκρουσμα της πιό πάνω ανατριχιαστικής και καθ' όλα αυθαίρετης και αντισυνταγματικής έγκυκλίου του ΝΑΤ την καταδικάζουν μέ αποτροπιασμό και καλούν τους υπεύθυνους που την συνέταξαν νά κρατήσουν

έστω και την τελευταία στιγμή τά έλάχιστα όρια της ανθρώπινης αξιοπρέπειας και νά ανακαλέσουν τις έμμεσες αιχμές ότι η ΠΕΠΕΝ συνέβαλε και συνεπικούρη σε στή λήψη των αναφερομένων μέτρων.

Μέ την ύπευθυνότητα που χαρακτηρίζει τά Δ.Σ. των Ένώσεών μας και του γίγαντα της συνδικαλιστικής δεοντολογίας που έχουν όλα τά μέλη μας αναφέρουμε και ρητά δηλώνουμε γιά τελευταία φορά τά μέτρα που ζητήσαμε νά ληφθούν κατά καιρούς από τους υπεύθυνους φορείς γιά νά κατασταλεί ή άνεργία ήταν και είναι:

1. Νά δοθεί τό δίκαιο και νομικό 80 τοίς εκατό στους συνταξιούχους και κατόπιν τούτου νά απαγορευθεί ή ναυτολόγησή τους στό πλοία.

2. Νά γίνεται άυστηρή έφαρμογή και έλεγχος της οργανικής σύνθεσης ιδιαίτερα στό μικρά πλοία όπου πλοίαρχεύουν πρακτικοί πλοίαρχοι κατά παράβαση του Β.Δ. 841/68 και Ν. 1314/83.

3. Νά εφαρμοσθεί ή ύποχρεωτική άδεια στήν ξηρά όλων των πλοίαρχων Ε.Ν. που συμπλήρωσαν συνεχή ύπηρεσία 11 μηνών.

4. Νά προωθηθεί και εφαρμοσθεί τό Π.Δ. περί ειδικών προσόντων γιά απόκτηση διπλώματος Άξιωματικού γεφύρας μέ στόχο την αναβάθμιση των διπλωμάτων των πλοίαρχων πάσης τάξεως.

5. Άναδιάρθρωση και αναβάθμιση του ΓΕΝΕ.

Μέ την αναφερομένη έγκύκλιο του προέδρου ΝΑΤ έπιχειρείται μία αυθαίρετη και νομικά άστήρικτη έρμηνεία της περί ΝΑΤ νομοθεσίας που στοχεύει στό διαχωρισμό των συνταξιούχων ΝΑΤ από τους συνταξιούχους του Δημοσίου και άλλων κατηγοριών.

Άφού ούτε στόν Κ.Ν. 792/78 ούτε στό Ν. 1711/87 ύπάρχει τέτοια άπαγορευτική διάταξη γιά τους εργαζόμενους στίς ναυτιλιακές έπιχειρήσεις πολύ περισσότερο δεν ύπάρχει διάταξη που νά αναφέρεται στήν μετά από αίτηση των ένδιαφερομένων και έγκριση από τό Δ.Σ. του ΝΑΤ ανάληψη εργασίας σέ γραφεία ναυτιλιακής έπιχειρήσεως από συνταξιοδοτηθέντα από τό ΝΑΤ πλοίαρχο.

Βάσει των πιό πάνω δηλώνουμε ότι ή τάξη των πλοίαρχων έν ενεργεία και συνταξιούχων ούδέποτε θά δεχθούν την έπιχειρούμενη έφαρμογή της αυθαίρετης έγκυκλίου του ΝΑΤ και θά συστήσουμε στό μέλη νά την άγνοήσουν.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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

Ζητείται νά εφαρμοσθεί από 1.10.1988 τό σύστημα έναλλασσόμενης εκπαιδεύσεως

ΚΑΙ ΝΑ ΑΝΑΣΤΑΛΛΕΙ Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΑΔΣΕΝ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ

Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών γνωστοποίησε στον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή ότι η Ε.Ε.Ε. και η Έλληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, έπειτα από έπισταμένη μελέτη του θεμελιώδους για την έμπορικη μας ναυτιλία θέματος της καταλλήλου προετοιμασίας των στελεχών του Έμπορικού Ναυτικού, κατέληξαν στην απόφαση νά εισηγηθούν την εφαρμογή από 1.10.1988 του συστήματος έναλλασσόμενης εκπαιδεύσεως στις ΑΔΣΕΝ (Sandwich Courses) τό όποιο εφαρμόζεται σέ όλες τις αξιόλογες ναυτιλιακές χώρες (ΗΠΑ — Μεγ. Βρετανία — Σοβιετική Ένωση κ.λ.π.).

Στό σχετικό έγγραφο πού ύπογράφει ό κ. Γουρδομιχάλης ύπογραμμίζεται ότι ή εφαρμογή ενός τέτοιου συστήματος και ή αναβάθμιση και έκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαιδεύσεως γενικότερα, προϋποθέτουν άρτια όργάνωση και ύποδομή των ΑΔΣΕΝ, ύψηλης στάθμης εκπαιδευτικό και διοικητικό προσωπικό και κατάλληλο τεχνικό έξοπλισμό (simulators, ναυτιλιακά όργανα κ.λ.π.).

Οι προϋποθέσεις αυτές, προστίθεται, δέν ύπάρχουν σήμερα, ούτε είναι δυνατόν νά εξασφαλισθούν μέ την ύφιστάμενη διασπορά των ΑΔΣΕΝ, οι περισσότερες των όποιων ύπολειπουργούν, χωρίς νά έξυπηρετούν κάποιο συγκεκριμένο σκοπό. Είναι χαρακτηριστικό ότι έλάχιστοι σπουδαστές των περιοχών πού λειτουργούν όρισμένες Σχολές κατάγονται από τις περιοχές αυτές (π.χ. Πρέβεζα, Κεφαλληνία, Οίνουσσες κ.λ.π.).

Κατόπιν των άνωτέρω επιβάλλεται ή ριζική άλλαγή του συστήματος και ή συγκέντρωση των ΑΔΣΕΝ σέ κατάλληλα κεντρικά συγκροτήματα πού θά εξασφαλίζουν τις άπαραίτητες προϋποθέσεις εύρύθμου και άποδοτικής λειτουργίας.

Ειδικότερα για την περιοχή πρωτεύουσας και λαμβανομένων ύπόψη των

δυσχερειών και της άκαταλληλότητας της ΑΔΣΕΝ Άσπροπύργου, προτείνεται νά διερευνηθεί από τό ΥΕΝ ή δυνατότητα χρησιμοποίησης των έγκαταστάσεων της Άναργυρείου και Κοργιαλενίου Σχολής Σπετσών πού κατά πληροφόρησης της Ε.Ε.Ε. θά μπορούσαν νά έξυπηρετήσουν τόν επιδιωκόμενο σκοπό.

Ταυτόχρονα ή Ε.Ε.Ε. ύπέβαλε στό ΥΕΝ και τις κατωτέρω προτάσεις σχετικά μέ την όργάνωση και λειτουργία του συστήματος Sandwich Courses.

1. Εισαγωγή σπουδαστών στις ΑΔΣΕΝ

Θά γίνεται μέ βάση τό ισχύον σύστημα (βαθμολογία - προτίμηση των έχόντων θαλάσσια ύπηρεσία). Έπιπλέον θά πρέπει νά γίνονται και ψυχοτεχνικά τέστ για την εξακρίβωση της καταλληλότητας του ύποψηφίου για τό ναυτικό επάγγελμα.

Προτείνεται ή έπεξεργασία και εφαρμογή συστήματος αναλόγου μέ αυτό πού εφαρμόζεται σέ άλλες κρατικές Σχολές στην Ελλάδα και στό έξωτερικό.

Στην έξεταστική έπιτροπή θά μετάσχουν εκπρόσωποι του ΥΕΝ, του ΝΕΕ, της ΕΕΕ και της ΠΝΟ καθώς και ειδικός έπιστήμονας.

2. Φοίτηση στό Induction Course (1/10 έως 20/12)

Κατά την φοίτηση αυτή πού θά είναι καθοριστική για τόν προσανατολισμό και την δοκιμασία των σπουδαστών θά γίνεται διδασκαλία πρακτικών (είσαγωγικών) μαθημάτων σύμφωνα μέ τά προγράμματα του ΙΜΟ (πυρασφάλεια, σωστικά μέσα, κλπ.) και ένημέρωση για τόν τρόπο έργασίας των σπουδαστών κατά τό πρώτο στάδιο εκπαιδεύσεως επί του πλοίου (συμπλήρωση σχετικού έντύπου μέ την βοήθεια των αξιωματικών του πλοίου, άλληλογραφία μέ τη Σχολή για αίτηση πληροφοριών και επίλυση άποριών).

Μετά τό πέρας της φοιτήσεως στό In-

duction Course θά άπαιτούνται έπιτυχείς έξετάσεις για νά κριθεί ή ικανότητα και καταλληλότητα συνεχίσεως των σπουδών.

3. Ναυτολόγηση σέ πλοία.

Άπό τόν μήνα Ιανουάριο τό ΥΕΝ, σέ συνεργασία μέ κατάλληλο φορέα της έφοπλιστικής γλαυράς (τό ΝΕΕ προσφέρθη νά αναλάβει αυτό τό ρόλο), θά φροντίζει για την έγκαιρη προώθηση των σπουδαστών στά πλοία (ποντοπόρα, μεσογειικά, άκτοπλοϊκά κ.λ.π.) για την έκτέλεση της πρώτης εκπαιδευτικής περιόδου. Η διαδικασία της συνεργασίας αυτής θά καθορισθεί μεταξύ ΥΕΝ και φορέως μέ πνεύμα κατανόησης των προβλημάτων του έλληνικού πλοίου αλλά και έξυπηρετήσεως όλων των σπουδαστών.

Η Ένωση Ελλήνων Έφοπλιστών και τό Committee ανέλαβαν ρητώς τη δέσμευση του έφοπλισμού για την ναυτολόγηση όλων των σπουδαστών πού θά κριθούν κατάλληλοι για συνέχιση των σπουδών μετά τό Induction Course.

Άνάλογη διαδικασία θά ακολουθείται και για τη δεύτερη περίοδο θαλάσσιας ύπηρεσίας.

4. Έκπαιδευτικά προγράμματα - διδακτέα ύλη

Θά πρέπει νά συγκροτηθεί όμάδα έργασίας έμπειρογνωμόνων μέ συμμετοχή εκπροσώπων ΥΕΝ — ΝΕΕ — ΕΕΕ — ΠΝΟ για την έπεξεργασία των προγραμμάτων και της ύλης. Φρονούμε ότι άνάλογη έργασία πού είχε γίνει πρό θετίας περίπου από αντιπροσωπευτική Ο.Ε. (ΥΕΝ — ΕΕΕ — ΠΕΠΕΝ — ΠΕΜΕΝ — ΠΝΟ) θά άποτελέσει αξιόλογο βοήθημα, όπως επίσης και τά σχετικά έντυπα πού προσκόμισε ό κ. Χατζηγελευθεριάδης από τη ναυτική Σχολή KINGS POINT.

5. Άντιμετώπιση δαπανών των σπουδαστών γεφύρας

Πού θά προσλαμβάνονται ως υπερά-

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

ριθμοί κατά την πρώτη θαλάσσια ύπηρεσία. Κατά το πρώτο στάδιο εφαρμογής του συστήματος, οι δαπάνες θα βαρύνουν το πλοίο, με προοπτική συμμετοχής του ΚΝΕ έφ' όσον διαπιστωθεί αργότερα εξοικονόμηση πόρων λόγω μειώσεως του χρόνου φοιτήσεως και συγκεντρώσεως των ΑΔΣΕΝ σε κεντρικά συγκροτήματα.

6. Δημιουργία κινήτρων για τους Άξιωματικούς - εκπαιδευτές του πλοίου

Νομίζουμε ότι η παροχή κάποιου επιδόματος από το ΚΝΕ στους Άξιωματικούς του πλοίου που θα αναλάβουν την επιτήρηση των σπουδαστών θα δημιουργήσει αξιολογικό κίνητρο για επίδειξη μεγαλύτερου ενδιαφέροντος.

7. Συγκέντρωση των ΑΔΣΕΝ σε κεντρικά συγκροτήματα

Κρίνεται ότι η εύρυθμη λειτουργία του συστήματος επιβάλλει την συγκέντρωση των Σχολών σε κεντρικά συγκροτήματα για καλύτερο συντονισμό και απόδοση.

Είναι διαπιστωμένο ότι η διασπορά των ΑΔΣΕΝ σε διάφορα διαμερίσματα της χώρας όχι μόνο δεν εξυπηρετεί, αλλά συντελεί αντίθετα στην υποβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.

Τούτο όφειλεται στην έλλειψη καταλήλων εγκαταστάσεων και εξοπλισμού και στη μη προσφορά υψηλής στάθμης εκπαιδευτικού προσωπικού.

Έχει επίσης διαπιστωθεί με στοιχεία της στατιστικής υπηρεσίας ότι οι επαγγελματίες Σχολές δεν εξυπηρετούν τους νέους της περιοχής τους αφού ελάχιστα φοιτούν σ' αυτές (π.χ. Πρέβεζα, Οινόυσσες, Κεφαλληνία κλπ.).

Έκτός από τους ανωτέρω ουσιαστικούς λόγους η συγκέντρωση των Σχολών σε κεντρικά συγκροτήματα επιβάλλεται και προς άποφυγή ασκόπου σπατάλης των πόρων του ΚΝΕ που συντελεί στην υποβάθμιση της εκπαίδευσης (ένοικιαση και συντήρηση κτιρίων — εξοπλισμού άπασχόληση διοικητικού και εκπαιδευτικού προσωπικού κλπ.).

8. Κανονισμός έσωτερικής ύπηρεσίας.

Θεωρούμε απόλυτα επιβεβλημένο να έδραιωθεί στις Σχολές σύστημα πειθαρχίας που θα εξασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της εκπαίδευσης και τη δημιουργία υψηλού ήθους των σπουδαστών, στοιχείο τα οποία συναντώνται σε όλες ανεξαιρέτως τις ναυτι-

κές Σχολές (ΗΠΑ, Άγγλία, Σοβιετική Ένωση κ.λ.π.).

9. Τροποποίηση κανονισμού εκπαιδύσεως

Τά τμήματα λειτουργίας των Σχολών θα πρέπει να λειτουργούν κατά τρόπο που προσαρμόζεται στη φύση του ναυτικού επαγγέλματος. Η εφαρμογή συστημάτων ΤΕΙ — ΑΕΙ με έλευθεριότητες μεταφοράς μαθημάτων, δικαιώματος άπουσιων κ.λ.π. δεν συνάδει με τη φύση του επαγγέλματος Άξιωματικών Ε.Ν. και οδηγεί στην άπαρρύθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης.

10. Χρονοδιάγραμμα λειτουργίας του συστήματος

Προτείνεται η συγκρότηση και λειτουργία από 1/9/87:

α) επιτροπής για τη ρύθμιση των διοικητικών θεμάτων,

β) ομάδας εργασίας για τα εκπαιδευτικά προγράμματα και τη διδακτέα ύλη.

Τό σύστημα πρέπει να λειτουργήσει από 1/10/88, αφού ρυθμισθούν όλα τα διοικητικά και εκπαιδευτικά θέματα και γίνει η κατάλληλη προετοιμασία των Σχολών. Επιβάλλεται επίσης η έγκαιρη ενημέρωση των νέων εις ότι αφορά τό εφαρμοστέο σύστημα διά της εκδόσεως τό αργότερο μέχρι του προσεχούς Μαΐου ενημερωτικού φυλλαδίου που θα παρουσιάζει τόν τρόπο λειτουργίας και τά πλεονεκτήματα αυτού (σαφής επαγγελματικός προσανατολισμός, συνεχής επαφή με τό ναυτικό επάγγελμα, οικονομικό όφελος των σπουδαστών που θα έχουν την δυνατότητα να σπουδάσουν χωρίς επιβάρυνση των οικογενειών τους).

Ζητείται άναστολή λειτουργίας των ΑΔΣΕΝ Ραδιοηλεγραφετών

Στό μεταξύ τό Ναυτικό Έπιμελητήριο Έλλάδος ζήτησε από τό ΥΕΝ θά άνασταλεί ή λειτουργία των ΑΔΣΕΝ Ραδιοηλεγραφετών μέχρις ότου όριστικοποιηθεί ή όχι ή θέση του άξιωματικού άσυσματου ή του ήλεκτρονικού επί των πλοίων. Στό σχετικό έγγραφο ύπογραμίζονται τά έξής:

1. Μέ την ύπ' άριθ. 82001/4398/87/30.6.87 εγκύκλιο του ΥΕΝ/ ΔΕΚ προβλέπεται ή κατάταξη στις ΑΔΣΕΝ για τό εκπαιδευτικό έτος 1987-88 και 90

νέων σπουδαστών ραδιοηλεγραφετών.

2. Τό ΝΕΕ θέλει νά παρακαλέσει τίς άρμόδιες ύπηρεσίες του ΥΕΝ νά λάβουν ιδιαίτερως ύπόψη τους, πριν έφαρμόσουν την άπόφασή τους και τά έξής γνωστά σ' όλους τούς άρμόδιους φορείς δεδομένα, μερικά των οποίων παρακαλούμε νά μάς επιτρέψετε νά επισημάνουμε.

α) Στό σχεδιασμό G.M.D.S.S. που έντονα συζητείται από τόν ΙΜΟ κι' άλλους διεθνείς όργανισμούς (W.A.R.C. κλπ.) δεν έχει ακόμα προσδιοριστεί άν τελικά θά μείνει ή όχι κάποιος ως «χειριστής» ή «συντηρητής» ή άν τίς πλήρως αυτόματοποιημένες συσκευές του νέου αυτού συστήματος, θά τίς χειρίζεται ό «ραδιοηλεγραφετής» ή κάποιος «ήλεκτρονικός άξιωματικός» ή άλλος «άξιωματικός εκ του πληρώματος»

β) Είναι γνωστό, ότι ή ΑΔΣΕΝ/ Ραδιοηλεγραφετών παρά την πρόσφατη άναθεώρηση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων έχουν σοβαρές έλλείψεις σε έπιστημονικό - διδακτικό προσωπικό, συσκευές, όργανα, εκπαιδευτικά κείμενα κλπ. με αποτέλεσμα νά υπάρχουν στις Σχολές αυτές σοβαρότατα προβλήματα εκπαίδευσης με βάση τά προβλεπόμενα εκπαιδευτικά προγράμματα. Ένδεικτικά σημειώνουμε την περίπτωση της ΑΔΣΕΝ Ρόδου.

γ) Στό χώρο των Ραδιοηλεγραφετών παρατηρείται σοβαρή άνεργία, ή όποία σύμφωνα με τά έπίσημα στοιχεία, συνεχώς αύξάνει. Ός εκ τούτου οι άποφοιτούντες εκ των ΑΔΣΕΝ Ραδιοηλεγραφετών αντιμετωπίζουν όξύ πρόβλημα εργασίας προστιθέμενοι συνεχώς στον πίνακα άνέργων.

3. Κατόπιν των ανωτέρω παρακαλούμε νά επανεξετασθεί, με βάση τά υπάρχοντα στοιχεία και δεδομένα μήπως είναι προτιμότερη ή άναστολή λειτουργίας των ΑΔΣΕΝ/Ραδιοηλεγραφετών μέχρι νά όριστικοποιηθεί ή όχι ή θέση του άξιωματικού ΑΤ ή του ήλεκτρονικού επί των έμπορικών πλοίων. Έξάλλου τά προβλεπόμενα από τό G.M.D.S.S. όρια μεταβατικής περιόδου παρέχουν άρκετά χρονικά περιθώρια για την έγκαιρη προσαρμογή στις άπαιτήσεις του συστήματος χωρίς νά δημιουργούνται προβλήματα άμεσης επάνδρωσης των πλοίων, έφόσον τελικά παραμείνει κάποιος ως χειριστής ή συντηρητής των τηλεπικοινωνιακών συσκευών.



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΜΕΛΕΤΗ

I.M.O. ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Του κ. ΔΗΜ. Κ. ΣΚΑΛΚΟΥ, άνθυποπλοίαρχου Λ.Σ.

Ακολουθεί τό δεύτερο μέρος της πλήρους και ενδιαφέρουσας μελέτης για τόν Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό (I.M.O.) τών Ήνωμένων Έθνών, του άνθυποπλοίαρχου κ. Δημ. Σκάλκου, τό όποιο πραγματεύεται τίς διεθνείς συμφωνίες περί ευθύνης για ζημιές από ρύπανση πετρελαίου και τά ίδρυθέντα διεθνή κεφάλαια για τήν αποζημίωση ζημιών ρυπάνσεως από πετρελαιοειδή.

Προκειμένου ν' αποφεύγονται οι επιπλοκές πού προκύπτουν από τήν δημιουργία ρύπανσης της θάλασσας αλλά και προκειμένου νά είναι δυνατή παράλληλα ή αποζημίωση τών θυμάτων της ρύπανσης, μέ τήν αιγίδα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Όργανισμού (IMO) συγκλήθηκε στις Βρυξέλλες τό 1969 Διεθνής Διάσκεψη πού κατάρτισε τήν ΔΣ «Περί άστικής ευθύνης για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο» (INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE). Η Σύμβαση τέθη διεθνώς σέ ισχύ τήν 19.6.75 και κυρώθηκε από τή χώρα μας μέ τό Ν. 314/1976 (ΦΕΚ 106Α' 5.5.1976).

Συμπληρωματική της παραπάνω ΔΣ είναι ή ΔΣ του 1971 πού καταρτίστηκε στις Βρυξέλλες μέ τήν αιγίδα του IMO «Γιά τήν ίδρυση Διεθνούς Κεφαλαίου για τήν αποζημίωση ζημιών ρύπανσης από πετρελαιοειδή» (INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE). Η Δ.Σ. αυτή συμπληρώνει εκείνη του 1969 σέ περιπτώσεις πού τό Κεφάλαιο περιορισμού της Ευθύνης του πλοιοκτήτη δέν έπαρκει για τήν αποζημίωση τών θυμάτων της ρύπανσης. Ακόμη ύποχρεώνει σέ συνεισφορά για τήν ίδρυση του Διεθνούς Κεφαλαίου όλους εκείνους πού διακινούν για λογαριασμό τους — δηλαδή εισάγουν — πετρέλαιο. Η Δ.Σ. του 1971 τέθηκε διεθνώς σέ ισχύ τήν 16.10.78 και κυρώθηκε φέτος από τή χώρα μας μέ τό

Ν. 1638/86 (ΦΕΚ 108Α/18.7.86). Έτσι θεραπεύονται οι έξης δύο σοβαρές άδυναμίες της ΔΣ «CLC» του 1969:

α. Άν ή αποζημίωση τών θυμάτων της ρύπανσης, μερικά ή όλικά, δέν έξασφαλίζεται από άδυναμία ή πτώχευση του πλοιοκτήτη ή αν ή ζημία έχει τέτοια έκταση ώστε τό κεφάλαιο περιορισμού της άστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη πού προβλέπει ή ΔΣ «CLC», δέν έπαρκει για τήν ίκανοποίηση όλων εκείνων πού ζημιώθηκαν, τότε τό κεφάλαιο πού ίδρύεται σύμφωνα μέ τίς διατάξεις της ΔΣ FUND 1971 θά καλύπτει συμπληρωματικά τίς σχετικές έλλείψεις.

β. Η αποζημίωση όλων όσων ζημιώθηκαν από τή ρύπανση (δημόσιο, οργανισμοί, άτομα, εταιρίες κ.λ.π.) δέν επιβαρύνει μόνο τό πλοίο αλλά και τους φορείς πού ενδιαφέρονται και γενικά έμπλέκονται στη διακίνηση του πετρελαίου μέ πλοία.

Παράλληλα, προς τό καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης πού προαναφέρθηκε και τό όποιο καθορίζεται από διεθνείς συμβάσεις (CLC και FUND CONVENTION) λειτουργεί και παρόμοιο σύστημα ευθύνης και αποζημίωσης πού βασίζεται σέ επί έθελουσίας βάσης μη διακρατικές συμφωνίες. Οι συμφωνίες πού ρυθμίζουν τό επί έθελουσίας αποζημίωσης καθεστώς είναι:

α. Η έκούσια συμφωνία πλοιοκτητών Δ/Ε άναφορικά μέ τήν ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο γνωστή σάν TOVALOP (Tankers Owners Voluntary Agreement Concerning Liability For Oil Pollution damage). Η συμφωνία αυτή εφαρμόζεται σέ χώρες πού δέν είναι μέλη της ΔΣ 1969 «Άστική Ευθύνη κλπ». Τά όρια αποζημίωσης του TOVALOP είναι τά ίδια μέ εκείνα της CLC. Στο TOVALOP συνεισφέρουν οι πλοιοκτήτες.

β. «Συμπληρωματικό προσωρινό συμβόλαιο σχετικά μέ τήν ευθύνη Δ/Ε για ρύπανση από πετρέλαιο» γνωστό σάν

CRISTAL (Contract Regarding Interim Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution). Η συμφωνία αυτή εφαρμόζεται σέ χώρες οι οποίες δέν είναι μέλη της ΔΣ 1971 Fund Convention. Τά όρια της ευθύνης του CRISTAL είναι τά ίδια μέ εκείνα της Fund Convention. Στο CRISTAL συνεισφέρουν οι ιδιοκτήτες φορτίων πετρελαίου (cargo owners). Άξίζει νά τονιστεί ότι τό TOVALOP και το CRISTAL προβλεπόταν ν' αντικατασταθούν μελλοντικά από τίς ΔΣ CLC και FUND άντίστοιχα, πράγμα πού δέν έγινε ακόμα.

(Ι). ΔΣ περί άστικής ευθύνης για ζημιές από ρύπανση μέ πετρέλαιο» (INTERNATIONAL CONVENTION ON CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE 1969).

Όπως προαναφέρθηκε τό Δ/Ε «Torrey Canyon» πρυσάραξε μέ φορτίο 120.000 τόννων περίπου άργού πετρελαίου στις νότιες άκτές της Άγγλίας τό 1967. Από τό άτύχημα αυτό προκλήθηκε έκτεταμένη ρύπανση της θάλασσας και τών άγγλικών και γαλλικών άκτών μέ σοβαρές καταστροφικές συνέπειες για τά οικοσυστήματα της περιοχής. Φυσικό ήταν ή ρύπανση εκτός τών άλλων νά έχει σάν αποτέλεσμα τήν πρόκληση σοβαρών ζημιών σέ όρισμένους τομείς (άλιεία, τουρισμό, όστρακοκαλλιέργειες κλπ.) της οικονομίας τών περιοχών πού ρυπάνθηκαν. Η ρύπανση αυτή δηλ. δημιούργησε θύματα. Αυτόματα τέθηκε τό έρώτημα μέχρι ποιοού όρίου θά πρέπει νά φθάσει ή ευθύνη του πλοιοκτήτη για τήν αποζημίωση όλων αυτών πού ζημιώθηκαν εξαιτίας της ρύπανσης πού προκλήθηκε. Άν επικρατούσε ή άποψη ότι σέ τέτοιες περιπτώσεις ή ευθύνη του πλοιοκτήτη έπρεπε νά είναι άπεριόριστη τό αποτέλεσμα όπωσδήποτε θά ήταν άνασταλτικό για τήν παραπέρα ανάπτυξη της ναυτιλίας

TAKIS CONTARGEORGIS & 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

AOH.: TAKIS/NICOS CONTARGEORGIS 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

γενικά και θα επηρέαζε δυσμενώς τις μεταφορές πετρελαίου με πλοία ειδικότερα.

Από τα πράγματα φάνηκε ότι στις περιπτώσεις αυτές, η ευθύνη του πλοιοκτήτη πρέπει να είναι περιορισμένη μέχρι ενός ορισμένου ποσού και να βρίσκεται σε κάποια λογική συνάρτηση με την ποσότητα και το είδος πετρελαίου που μεταφέρεται από κάθε πετρελαιοφόρο. Παράλληλα όμως κρίθηκε αναγκαίο να εξασφαλιστούν σχετικά οι παράκτιες χώρες στις περιοχές δικαιοδοσίας των οποίων είναι ενδεχόμενο να λάβει χώρα κάποια ρύπανση από πετρελαιοειδή. Μετά από μακρές διαβουλεύσεις με πρωτοβουλία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) συγκλήθηκε στις Βρυξέλλες το 1969 Διπλωματική Διάσκεψη, η οποία κατάρτισε τη διεθνή σύμβαση του 1969 «**άστική ευθύνη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο**» (International Convention on Civil Liability for Oil pollution damage — CLC). Όπως είναι γνωστό η χώρα μας κύρωσε τη σύμβαση αυτή με το Ν. 314/76 (ΦΕΚ 106Α/5.5.76). Με τον ίδιο νόμο ρυθμίζονται και άλλα συναφή θέματα.

Το άρθρο Ι της Σύμβασης δίνει την έννοιολογική σημασία των διαφόρων όρων και όρισμών για την εφαρμογή της όπως:

«πλοίο», «πρόσωπο», «πλοιοκτήτης», «ζημία από ρύπανση», «πετρέλαιο», «συμβάν», «προληπτικά μέτρα», κ.λπ.

Η Σύμβαση «CIVIL LIABILITY 1969» εφαρμόζεται:

— σε περιπτώσεις ζημιών από ρύπανση που προκλήθηκε στο έδαφος και τα χωρικά νερά του συμβαλλόμενου κράτους. Επιπρόσθετα αυτή καλύπτει και τα μέτρα που λήφθηκαν για την πρόληψη ή τον περιορισμό της από τη ρύπανση ζημίας.

— Στα πλοία που μεταφέρουν φορτίο περισσότερους από 2.000 τόννους πετρελαίου χύμα, τα οποία πρέπει να φέρουν ειδική ασφάλιση ή εγγύηση για ποσό ίσο με τα όρια ευθύνης τους.

— Σε όλα τα υπόχρεα ελληνικά πλοία, όπουδήποτε και αν βρίσκονται και στα ξένα πλοία όταν αυτά πλέουν εντός ελληνικών χωρικών υδάτων ή βρίσκονται αγκυροβολημένα ή προσορμισμένα για οποιοδήποτε λόγο σε ελληνικά λιμάνια ή όρμους.

Τα είδη των πετρελαιοειδών τα οποία καλύπτονται από τη σύμβαση είναι τα λεγόμενα «**εμμένοντα πετρελαιοειδή**» (PERSISTENTS) στα οποία περιλαμβάνονται το άργο πετρέλαιο, το μαζούτ, το βαρύ ντίζελ, το λιπαντέλαιο και το φαιαινέλαιο.

Κατά συνέπεια των πιο πάνω δεν απαιτείται συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της σύμβασης των Δ/Ξ που μεταφέρουν άλλα πετρελαιοειδή εκτός αυτά που αναφέρθηκαν, π.χ. βενζίνη, νάφθα

κλπ. ή άλλα φορτία όπως χημικά φορτία, κρασιά, μελάσσες κλπ.

Η σύμβαση δεν καλύπτει τις περιπτώσεις πλοίων που ταξιδεύουν με έρμα. Σύμφωνα με το άρθρο XI οι διατάξεις της σύμβασης δεν εφαρμόζονται σε πολεμικά πλοία, ή πλοία που ανήκουν ή διαχειρίζονται από το κράτος και χρησιμοποιούνται για κυβερνητικούς μη εμπορικούς σκοπούς.

Αναφορικά με την άστική ευθύνη του πλοιοκτήτη για ζημιές ρύπανσης από πετρέλαιο, τον περιορισμό της και τις σχετικές διαδικασίες που τηρούνται κατά περίπτωση, σχετικά είναι τα άρθρα III, IV, V και VI της σύμβασης. Πιο συγκεκριμένα:

α. Ο πλοιοκτήτης ευθύνεται για οποιαδήποτε ζημία από ρύπανση, η οποία προκλήθηκε λόγω διαφυγής ή διαρροής πετρελαίου κατά το χρόνο που έλαβε χώρα το περιστατικό αυτό, ή όπου αυτό αποτελείται από σειρά περιστατικών κατά τον χρόνο που συνέβη το πρώτο περιστατικό.

β. Στη περίπτωση που θα υπάρξει διαφυγή ή διαρροή πετρελαίου από δύο ή περισσότερα πλοία, αποτέλεσμα της οποίας είναι ή πρόκληση ζημιάς, οι πλοιοκτήτες όλων των πλοίων ευθύνονται ατομικά και έξ' ολοκλήρου για τη ζημία, εφόσον αυτή δεν είναι δυνατό εύκολα να διαιρεθεί.

γ. Ο πλοιοκτήτης δεν ευθύνεται για ζημιές ρύπανσης αν αποδείξει ότι η ζημία επήλθε:

— από πολεμική ενέργεια, έχθροπραξία, εμφύλιο πόλεμο, επανάσταση ή φυσικό φαινόμενο αναπότρεπτο και ακαταμάχητο είδους.

— έξ' ολοκλήρου από πράξη ή παράλειψη που έγινε από τρίτο με πρόθεση να προξενηθεί ζημία,

— έξ' ολοκλήρου από αμέλεια, ή άλλη παράνομη πράξη κυβέρνησης ή άλλης Αρχής, υπεύθυνης για τη συντήρηση του συστήματος ναυτικής σήμανσης και κατά την εκτέλεση τέτοιων καθηκόντων αυτών.

Σε κάθε περίπτωση πρόκλησης ρύπανσης από πλοία στα οποία εφαρμόζεται η σύμβαση, ο πλοιοκτήτης μπορεί να περιορίσει την ευθύνη του στο συνολικό ποσό των 2.000 χρυσών γαλλικών φράγκων (POINCARÉ) ανά κόρο χωρητικότητας του πλοίου. Η χωρητικότητα αυτή είναι εκείνη που προκύπτει, όταν στην καθαρά χωρητικότητα του πλοίου (NET TONNAGE) προστεθεί και η χωρητικότητα του χώρου του μηχανοστασίου του. Σε καμία όμως περίπτωση το συνολικό ποσό περιορισμού της άστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη δεν θα υπερβαίνει το ποσό των 210.000.000 χρυσών γαλλικών φράγκων.

Ο περιορισμός της ευθύνης του

πλοιοκτήτη γίνεται με την κατάθεση ολόκληρου του ποσού σε δικαστήριο ή αρμόδια Αρχή της συμβαλλόμενης κυβέρνησης. Το ποσό περιορισμού της ευθύνης υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου V της σύμβασης. Από το 1976 το χρυσό φράγκο POINCARÉ αντικαταστάθηκε από τη «μονάδα υπολογισμού UNIT OF ACCOUNT ή το «ειδικό τραβηχτικό δικαίωμα» (SPECIAL DRAWING RIGHT) όπως αυτό για κάθε χώρα καθορίζεται από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο. (1 sdr = 15 F. POINCARÉ = \$ 1,03). Οι παραπάνω ισοτιμίες εφαρμόζονται από τα κράτη μέλη του ΔΝΤ για τη μετατροπή του ποσού περιορισμού της ευθύνης τους στο έθνικό νόμισμα.

Για τη χώρα μας οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης, διαχείρισης, διανομής και κατανομής του κεφαλαίου περιορισμού της άστικής ευθύνης του πλοιοκτήτη, καθορίζονται με τις διατάξεις του ΠΔ 666/82, (ΦΕΚ 138Α/26.11.82).

Σημειώνεται ότι η σύμβαση (άρθρο V παράγρ. 8) παρέχει την ευχέρεια στον πλοιοκτήτη να εγείρει και αυτός αξίωση για τις δαπάνες και θυσίες στις οποίες αυτός εύλογα και εκούσια υποβλήθηκε για την πρόληψη ή μείωση της ζημιάς που προκλήθηκε από τη ρύπανση.

Οι απαιτήσεις αυτές κατατάσσονται στην ίδια τάξη με άλλες απαιτήσεις που εγείρονται σε βάρος του κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης του. Δικαίωμα ίδρυσης κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης με τους όρους που προαναφέρθηκαν έχει και ο ασφαλιστής, ή άλλο πρόσωπο που παρέχει σχετική εγγύηση σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης.

Μετά την ίδρυση από τον πλοιοκτήτη του κεφαλαίου περιορισμού της ευθύνης του, σε ούδενά που ζημιώθηκε από τη ρύπανση παρέχεται οποιοδήποτε δικαίωμα να εγείρει αξίωση εναντίον άλλων περιουσιακών στοιχείων του πλοιοκτήτη.

Στο άρθρο VII της σύμβασης αναφέρεται ότι ο πλοιοκτήτης πλοίου που φέρει τη σημαία χώρας μέλους της σύμβασης, για να περιορίσει την ευθύνη του σύμφωνα με τους όρους αυτής, πρέπει να διατηρεί σε ισχύ ασφάλιση ή άλλη χρηματική εγγύηση (π.χ. εγγύηση Τράπεζας, ασφαλιστικού οργανισμού κλπ.). Η ασφάλιση αυτή θα είναι ίση με εκείνη που προσδιορίζεται στο άρθρο V της σύμβασης.

Υποχρέωση τήρησης της πιο πάνω ασφάλισης έχουν όλα τα πετρελαιοφόρα που μεταφέρουν φορτίο πάνω από 2.000 τόννους πετρελαίου χύμα.

Τα πλοία αυτά πρέπει όπως ούδενά να διαθέτουν σε ισχύ το πιστοποιητικό για το οποίο γίνεται λόγος πιο κάτω.

Κάθε υπόχρεο ελληνικό πλοίο όπουδήποτε και αν βρίσκεται και κάθε ξένο ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρει, όταν πλέει μέσα στα ελληνικά χωρικά νερά, ή βρίσκεται για οποιοδήποτε λόγο

σε ελληνικά λιμάνια ή όρμους, πρέπει απαραίτητα να είναι εφοδιασμένο με το πιστοποιητικό που προβλέπεται από το άρθρο VII της σύμβασης CLC.

Ο τύπος του πιστοποιητικού καθορίζεται στο παράρτημα της σύμβασης. Τα ελληνικά πλοία φέρουν πιστοποιητικά τα οποία σύμφωνα με το έμβλημα άρθρου του ν. 314/76 είναι διατιμημένα έντυπα του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου.

Προκειμένου να εκδοθεί από μία αρμόδια Έλληνική Λιμενική Αρχή ένα πιστοποιητικό σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης απαιτούνται:

— αίτηση των ενδιαφερομένων

— καταβολή τέλους δραχμών 2.000 για τα υπό ελληνική σημαία πλοία ή 30 λιρών Άγγλιας για τα υπό ξένη σημαία. Σημειώνεται ότι το τέλος αυτό αποτελεί δημόσιο έσοδο και εισπράττεται σύμφωνα με τις διατάξεις εισπραξης δημοσίων εσόδων.

— ύπαρξη εγγράφου (BLUE CARD) αναγνωρισμένου ασφαλιστικού οργανισμού (CLUB) που να πιστοποιεί ότι το πλοίο είναι ασφαλισμένο κατά κινδύνων ρύπανσης, σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης Υπόδειγμα του εγγράφου αυτού (BLUE CARD) ακολουθεί πιά κάτω όπως και πίνακας των αναγνωρισμένων ασφαλιστικών οργανισμών (CLUBS).

Τό πιστοποιητικό ακυρώνεται στις εξής περιπτώσεις:

α. "Αν μετά την έκδοση του πιστοποιητικού αλλάξει ο πλοιοκτήτης στο όνομα του οποίου είχε αυτό εκδοθεί. Αυτός δε οφείλει να τό καταθέσει αμέσως στην Αρχή ή οποία προβαίνει στην ακύρωσή του.

β. "Αν μετά την έκδοση του πιστοποιητικού μετά από νόμιμη διαδικασία αποδειχθεί ότι, ή σύμβαση ή άλλος τύπος ασφάλισης σε σχέση με τον οποίο εκδόθηκε τό πιστοποιητικό είναι ή δύναται να είναι άκυρος. Τότε τό πιστοποιητικό μπορεί ν' ακυρωθεί από τή Λιμενική Αρχή που διαπίστωσε τήν ακυρότητα και νά ζητηθεί ή επιστροφή του σ' αυτή από τό πρόσωπο γιά λογαριασμό του οποίου εκδόθηκε αυτό.

γ. "Αν μετά την έκδοση του πιστοποιητικού

ητικού έγερθούν ζητήματα με τούς ασφαλιστές τό πιστοποιητικό μπορεί ν' ακυρωθεί σύμφωνα με τίς προϋποθέσεις του άρθρου 4, παρ. 3 του Ν. 314/76.

Αρμόδιες ελληνικές Αρχές γιά τήν εφαρμογή του Ν. 314/76 και τής σύμβασης που κυρώθηκε μ' αυτόν, είναι οί Λιμενικές Αρχές έσωτερικού (κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία) και έξωτερικού (Προξενικά Λιμεναρχεία). Συγκεκριμένα οί πιά πάνω Λιμενικές Αρχές είναι αρμόδιες γιά:

α. τήν εξακρίβωση συμμόρφωσης τών πλοίων στίς απαιτήσεις του νόμου και τής σύμβασης που κυρώνεται με αυτόν,

β. τήν επιβολή και βεβαίωση προστίμων καθώς και τήν απαγόρευση απόπλου,

γ. τήν έκδοση του προβλεπόμενου πιστοποιητικού, τήν ακύρωση αυτού, έφόσον συντρέχει λόγος,

— τήν εισπραξη του τέλους που όρίζεται στό άρθρο 7, κατά τή χορήγηση του πιστοποιητικού.

8. Τό πέμπτο άρθρο προβλέπει γιά τούς παραβάτες του Ν. 314/76 και τής ΔΣ τήν επιβολή μόνο διοικητικών κυρώσεων (προστίμου).

(II) «ΔΣ 1971 γιά τήν ίδρυση διεθνούς κεφαλαίου αποζημίωσης ζημιών ρύπανσης από πετρέλαιο «INTERNATIONAL CONVENTION ON THE ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR OIL POLLUTION DAMAGE 1971»

Η ΔΣ «FUND 1971» συμπληρώνει τή σύμβαση τής Άστικής Εύθύνης του πλοιοκτήτη του 1969, πρός εξασφάλιση έπαρκους αποζημίωσης στά Μέρη που έχουν ύποσσει ζημιές από ρύπανση. Επίσης με βάση τή σύμβαση αυτή αποζημιώνονται οί πλοιοκτήτες Δ/Ε γιά μέρος τής εύθύνης τους σύμφωνα με τή ΔΣ «CLC 1969».

Η «FUND convention» εφαρμόζεται:

α. στό έδαφος και τή χωρική θάλασσα τών Κρατών Μελών έστω και αν ή απόρριψη έλαβε χώρα άλλου.

β. Σέ πλοία που πλέουν με σημαία Κράτους - Μέλους τής CIVIL LIABILITY CONVENTION 1969.

Τά είδη τών πετρελαιοειδών που καλύπτονται από τή Σύμβαση είναι οί λε-

γόμενοι «έμμένοντες υδρογονάνθρακες (PERSISTENTS) αλλά και όρυκτά πετρελαιοειδή που μεταφέρονται σάν φορτίο ή καύσιμο με τή προϋπόθεση ότι τό πλοίο μεταφέρει πετρέλαιο χύδην σάν φορτίο, όπωςδήποτε.

Από τή Σύμβαση καλύπτονται ζημιές από ρύπανση γιά τήν αποζημίωση τών όποιων δέν έπαρκει τό ποσόν που προβλέπεται από τή ΔΣ γιά τήν Άστική Εύθύνη του 1969 και αυτό διότι:

— Δέν υπάρχει εύθύνη σύμφωνα με τή ΔΣ του 1969.

— Οί ζημιές υπερβαίνουν τά όρια εύθύνης τής ΔΣ του 1969.

— Ο πλοιοκτήτης βρίσκεται σε οικονομική άδυναμία.

Τό Κεφάλαιο που προβλέπεται από τή Σύμβαση ίδρύεται από συνεισφορές τών παραληπτών φορτίων άργου πετρελαίου και «μαζούτ» στίς χώρες μέλη. Οί συνεισφορές είναι άτομικές και καθορίζονται κατ' αναλογίαν τής ποσότητας του πετρελαίου που παραλαμβάνεται στίς χώρες - μέλη και τό όποιο μεταφέρθηκε με Δ/Ε.

Μέγιστο προβλεπόμενο ποσό αποζημίωσης μαζί με τό ποσό τής ΔΣ του 1969 έφ' όσον ύφίσταται — είναι 36.000.000 δολάρια ΗΠΑ. Με απόφαση τής Συνέλευσης του Κεφαλαίου τό πιά πάνω ποσό μπορεί ν' αύξηθεί μέχρι 72.000.000 δολάρια ΗΠΑ.

Τό Κεφάλαιο που ίδρύεται από τή Σύμβαση δέν καλύπτει ζημιές από πολεμικές ενέργειες, έχθροπραξίες, όχι καθαρές περιπτώσεις ρύπανσης από κηλίδα που προκλήθηκε από πλοίο, σκόπιμες πράξεις κ.λ.π.

Προβλέπεται ή σύσταση Συνέλευσης που θ' αποτελείται από όλα τά συμβαλλόμενα μέλη. Επίσης ή ύπαρξη Γραμματείας που διευθύνεται από Διευθυντή — που είναι ό νόμιμος αντιπρόσωπος και ανώτερος διοικητικός αξιωματούχος του Κεφαλαίου — και μιάς Έκτελεστικής Επιτροπής.

Επίσης καθορίζεται ό τρόπος ψηφοφορίας και οί πλειοψηφίες γιά τή λήψη τών αποφάσεων τών όργάνων του Κεφαλαίου

Τέλος κάθε άγωγή κατά του κεφαλαίου γιά εξασφάλιση απαιτήσεων θά εγείρεται ενώπιον τών αρμοδίων Δικαστηρίων τών χωρών μελών, όπου έλαβε

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

χώρα τό περιστατικό.

Στά χρόνια πού μεσολάβησαν από τήν έφαρμογή των δύο ΔΣ CLC 1969 και FUND 1971 διαπιστώθηκαν όρισμένες αδυναμίες τους πού κύρια έντοπίζονται στά σχετικά μικρά όρια ευθύνης λαμβανομένου υπόψη του πληθωρισμού και του γεγονότος ότι τό κόστος καθαρισμού θάλασσας και άκτων αύξήθηκε σημαντικά. Μέ πρωτοβουλία διαφόρων Όργανισμών (ΟΟΣΑ) και χωρών τόν Μάιο του 1984 συγκλήθηκε στό Λονδίνο και πάλι υπό τήν αιγίδα του IMO ειδική διάσκεψη μέ σκοπό τήν αναθεώρηση των όρων άποζημίωσης των ΔΣ CLC 1969 και FUND 1971. Άποτέλεσμα της πιό πάνω διάσκεψης ήταν ή κατάρτιση δύο πρωτοκόλλων, ανά ένα σέ κάθε σύμβαση, πού βασικά αύξάνουν τά όρια ευθύνης των άνωτέρω συμβάσεων. Ειδικότερα μέ τό Πρωτόκολλο 1984 τά όρια ευθύνης της CLC γίνονται:

α. γιά Δ/Ε χωρητικότητας μέχρι 5.000 κοχ. 3.000.000 SDR

β. γιά Δ/Ε χωρητικότητας πάνω από 5.000 κοχ. ή ευθύνη αύξάνει κατά 420 SDR ανά κόρο και φθάνει μέχρι τά 59,7 εκατ. SDR.

Μέ τό Πρωτόκολλο 1984 τά όρια ευθύνης της FUND CONVENTION σέ πρώτη φάση θά φθάσουν τά 135.000.000 SDR μαζί μέ τήν CLC και σέ δεύτερη φάση τά 200.000.000 SDR (πάλι μέ τήν CLC).

Λόγω των σοβαρών οικονομικών επιβαρύνσεων πού συνεπάγεται ή εφαρμογή των δύο άνωτέρω Πρωτοκόλλων μέχρι σήμερα καμία χώρα δέν προχώρησε στην κύρωσή τους.

Πρόταση PLATO (Pollution Liability Agreement among Tankers Owners) — CRISTAL

Ή κατάρτιση των Πρωτοκόλλων του 1984 δέν φαίνεται νά ικανοποίησε τίς διεθνείς εταιρίες πετρελαίου (OCIMF) κλπ., καθόσον αυτές είχαν τήν άποψη ότι πρέπει νά αύξηθούν κατά πολύ περισσότερο τά όρια ευθύνης της CLC δηλ. ή επιβάρυνση του πλοίου νά είναι μεγαλύτερη από εκείνη του ιδιοκτήτη του φορτίου. Άποτέλεσμα ήταν ή προβολή της ιδέας της συνέχισης της λειτουργ-

γίας του TOVALOP υπό τήν μορφή PLATO (Συμφωνία Ευθύνης Ρύπανσης μεταξύ των πλοιοκτητών Δ/Ε). Ή επιβάρυνση πού θά επιβληθεί στό Δ/Ε άν έφαρμοσθεί ή ιδέα του PLATO (μετά τό 1990) φαίνεται από τά παρακάτω: Γιά ένα Δ/Ε 5.000 κοχ σύμφωνα μέ τήν CLC 1969 ό περιορισμός της ευθύνης του πλοιοκτήτη προσεγγίζει τά δολ. 700.000, σύμφωνα μέ τό PLATO (μετά τό 1990) ή ευθύνη του πλοιοκτήτη γιά τό ίδιο πλοίο θά είναι δολ. 15.000.000 δηλ. αύξάνει κατά 25 φορές όποτε άνάλογη θά είναι και ή αύξηση των ασφαλίστρων. Γιά ένα Δ/Ε 120.000 κοχ ή ευθύνη σύμφωνα μέ τήν CLC είναι δολ. 10.000.000, ενώ σύμφωνα μέ τό PLATO δολ. 75.000.000, αύξηση 7,5 φορές. Παράλληλα κατά τήν ίδια περίοδο (μετά τό 1990) ή άποζημίωση πού θά παρέχει τό νέο CRISTAL (δηλ. ή συνεισφορά των εταιρειών πετρελαίου) αύξάνει μόνο κατά 3,7 φορές. Γιά τους πιό πάνω καθαρά οικονομικούς λόγους οι κυριότερες ναυτιλιακές χώρες και ή Έλλάδα ύποστηρίζουν τήν έφαρμογή του διεθνούς νομικού καθεστώτος πού καθορίστηκε στά πλαίσια του IMO και είναι αντίθετες μέ τήν πρόταση PLATO/CRISTAL των εταιρειών πετρελαίου. Έπίσης τήν αντίθεσή τους στην πρόταση αυτή έχουν εκφράσει οι Ένώσεις Έλλήνων, Ιαπώνων και Νορβηγών πλοιοκτητών καθώς επίσης και ή INTERTANKO και τό ICS.

Άπό τά πράγματα διαφαίνεται ή από τίς ΗΠΑ μέσω των εταιρειών άσκηση πίεσης στις άλλες χώρες γιά τήν καθιέρωση νέων ύψηλών όρων ευθύνης στόχο πού από χρόνια στά πλαίσια του IMO επιδιώκει ή χώρα αυτή και γι' αυτό δέν έχει κυρώσει τίς ΔΣ «CLC & FUND».

Ή Έλλάδα λαμβανομένης υπόψη της κρίσης πού μαστίζει τήν διεθνή ναυτιλία άποκρούει κάθε ιδέα και πρόταση πού αύξάνει τό κόστος έκμετάλλευσης του ελληνικού πλοίου.

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΚΛΙΜΑΚΑ ΜΕ ΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Έκτός από τόν Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό ύπάρχουν και οι πιό κάτω διεθνείς όργανισμοί και ενώσεις πού ά-

σχολούνται μέ τήν προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τά προβλήματα της, μέ τους όποιους ό IMO συνεργάζεται στενά:

1. United Nations Environment Programme (UNEP).

Είναι όργάνωση στό πλαίσιο του ΟΗΕ και ενδιαφέρεται γιά τήν προστασία του περιβάλλοντος γενικότερα. Στό πεδίο του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι επιφορτισμένη μέ τήν ανάπτυξη και τήν έκτέλεση σχεδίων γιά τή πρόληψη της ρύπανσης μέ πετρέλαιο. Αυτό συνεπάγεται τή κατάρτιση διεθνών και τοπικών συμβάσεων ως και όδηγιών γιά τήν έκτίμηση και παρακολούθηση της κατάστασης ρύπανσης της θάλασσας, μέσα από ένα πλέγμα άνταλλαγής των άπαιτούμενων πληροφοριών.

2. International Association of Drilling Contractors (IADC).

Πρωταρχικά ενδιαφέρεται γιά τήν έξυπηρέτηση των συμφερόντων των εργοληπτών γεωτρήσεων στις άκτές και τήν άνοικτή θάλασσα. Στην ένωση αυτή περιλαμβάνονται και εταιρίες παραγωγής πετρελαίου και άερίων, κατασκευαστές μηχανικών συστημάτων και έξοπλισμού. Άποτελεί σημαντικό συντελεστή στό έργο διακυβερνητικών και μη και άλλων βιομηχανικών όργανώσεων πάνω σέ θέματα γεωτρήσεων.

Άποσκοπώντας κυρίως στή προστασία της θάλασσας και τή προαγωγή της ασφάλειάς της χρηματοδοτεί άριθμό εκπαιδευτικών προγραμμάτων γιά τή πρόληψη των έκρήξεων και γενικά έκπαίδευσης αυτών πού άσχολούνται στό πεδίο των γεωτρήσεων.

3. International Association of Independent Tankers Owners (INTERTANKO).

Τά μέλη του είναι κύριοι του μεγάλου μέρους της παγκόσμιας άνεξάρτητης χωρητικότητας δεξαμενοπλοίων (Δ/Ε). Είναι όργανισμός μέ ένεργό δράση στην έρευνα της αγοράς γιά δεξαμενόπλοια, τίς πληροφορίες λιμένων και ναυλώσεων, τή προαγωγή της ναυτικής ασφάλειας και της καθαριότητας του

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

θαλάσσιου περιβάλλοντος.

4. International Chamber of Shipping (ICS)

Είναι οργανισμός εθνικών εταιριών πλοιοκτησίας, τριάντα (30) χωρών. Βασική του λειτουργία και σκοπός είναι η διαμόρφωση για τα μέλη του μιας πολιτικής, μέσα από εύρος φάσματος εκδόσεις κύρια στο τεχνικό και νομικό τομέα και την εξασφάλιση επικοινωνίας και επαφών με άλλα διακυβερνητικά και μη σώματα.

Έχει δραστηριοποιηθεί ιδιαίτερα για τη προαγωγή όλων των μορφών ασφαλείας για τα Δ/Ε και τη πρόληψη ρύπανσης της θάλασσας απ' αυτά.

5. International Petroleum Industry Environmental Conversation Association (IPIECA).

Είναι ένωση εταιριών πετρελαιοδωτών και συγγενών οργανισμών. Σκοπός της είναι να λειτουργεί σαν ο βασικός φορέας επικοινωνίας και αντιπροσωπεύσης μεταξύ της βιομηχανίας πετρελαίου και του προγράμματος UNEP του ΟΗΕ αλλά και άλλων κυβερνητικών σωμάτων σχετικά με την επίδραση του πετρελαίου στο περιβάλλον γενικά.

6. International Tanker Owners Pollution Federation L.T.D. (ITOPF)

Πρόκειται για ένωση πλοιοκτητών Δ/Ε που είναι κύριοι σχεδόν του συνόλου της παγκόσμιας χωρητικότητας Δ/Ε. Λειτουργίες της είναι η διαχείριση της ΔΣ «TO VALOP» ο έφοδιασμός με

τεχνικές οδηγίες για τις πετρελαιοκηλίδες και η διενέργεια επιθεωρήσεων στο τομέα αυτό, τέλος ως εμπειρογνώμων να γνωμοδοτεί πάνω σε θέματα προγραμματισμού και σχεδιασμού για τη πρόληψη και καταπολέμηση της ρύπανσης της θάλασσας με πετρελαιοειδή. Η πιο σπουδαία σύγχρονη δραστηριότητά της είναι να χορηγεί επείγουσες οδηγίες για την αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδων και με την εύρεση εμπειρίας της στο τομέα αυτό να έχει αναγνωρισθεί διεθνώς σαν ένα κέντρο ειδικών (EXPERTS).

7. Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Limited (CRI-STAL)

Διαχειρίζεται τα της ΔΣ «Contract Regarding an Interim Supplement to tanker for Liability for oil pollution» (CRI-STAL). Πρόκειται για έκουσια συμφωνία μεταξύ εταιριών πετρελαίου που συνεισφέρουν σε κεντρικό κεφάλαιο, από το οποίο συμπληρώνονται οι αποζημιώσεις ζημιών από ρύπανση με πετρέλαιο κάτω από τις ΔΣ «TOVALOP» — «CIVIL LIABILITY - 1969» και την εκάστοτε εθνική νομοθεσία και βέβαια δεν τυγχάνει εφαρμογής η ΔΣ «FUND 1971».

8. Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

Πρόκειται για ένωση εταιριών πετρελαίου που μεταφέρουν «διά θαλάσσης» πετρελαιοειδή, συμπεριλαμβανομένων της φόρτωσης και εκφόρτωσης αυτών. Ουσιαστικά ενδιαφέρεται για την ασφαλή διακίνηση πετρελαιοειδών από τη

θάλασσα αλλά και τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση. Επίσης εκπροσωπεί τα μέλη της σε διάφορους οργανισμούς και χρηματοδοτεί ενδιαφέροντα έρευνητικά προγράμματα που αφορούν τη μεταφορά και υποδοχή πετρελαιοειδών.

9. Oil Industry International Exploration and production Forum (E and P. Forum).

Είναι ένωση εταιριών πετρελαίου που ενδιαφέρονται για την άνευρεση και εξαγωγή πετρελαιοειδών στην ανοικτή θάλασσα. Με ιδιαίτερη υποχρέωση για τη προστασία και διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, εκπροσωπεί τα μέλη της ενώπιον των διεθνών οργανισμών για θέματα που αφορούν την εξερεύνηση και γεώτρηση για άργο πετρέλαιο, φυσικό αέριο και βέβαια τη παραγωγή και μεταφορά με αγωγούς των προϊόντων αυτών.

10. Protection and Indemnity Clubs (P and I Clubs).

Είναι ασφαλιστικές εταιρείες των πλοιοκτητών για τη κάλυψη έναντι τρίτων. Οι εταιρίες αυτές καλύπτουν σχεδόν το σύνολο του παγκόσμιου στόλου Δ/Ε.

Ανθ/χος ΛΣ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ. ΣΚΑΛΚΟΣ

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Γίνεται μνεία ότι τυχόν προσωπικές γνώμες του γράφοντος δεν απηχούν τις απόψεις των Υπηρεσιών του ΥΕΝ. Επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι ικανό μέρος της εργασίας στηρίχθηκε σε στοιχεία που πάρθηκαν από υπηρεσιακές εγκυκλίους, διαταγές, όμιλίες και λοιπές πληροφορίες, στις οποίες λόγω ιδιότητος ο γράφων είχε ιδιαίτερη εύχρηστη πρόσβαση.



★ 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

6518

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

After Hrs Tel

523064 - 846474

843647 - 370491

523978



1947 - 1987
"MEDOV"
"40th ANNIVERSARY"



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

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 GENOVA

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

Phones: { 541361 Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
 { 268532 { 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

ATTENTION!
As from October 1987
Phone: (040) 54901

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

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

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



Petridou

ΤΟ ΑΙΓΑΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ

Του κ. ΑΛΕΞ. ΛΑΓΚΑΔΑ

«Είναι αδιανόητον νά σκιαγραφήσουμε την φυσιογνωμία του ελληνικού λαού, χωρίς νά εμβαθύνουμε στην ναυτική του ζωή και δράση».

Τό Αιγαίο Πέλαγος ή 'Αρχιπέλαγος είναι ή πιό ελληνική θάλασσα. Στήν πραγματικότητα, θά μπορούσαμε νά πούμε, πώς τό Αιγαίο, μέ τήν πολυνησία του, είναι ή 'Ελλάδα γιατί ή πατρίδα μας είναι περισσότερο θάλασσα πού περικλείεται από στεριές παρά στεριά μέ γύρω της θάλασσα.

Πρίν από 30.000 χρόνια στήν περιοχή αυτή της γαλάζιας θάλασσάς μας ήταν ξηρά πού συνέδεε τήν ήπειρωτική 'Ελλάδα μέ τήν Μ. Ασία. Ήταν ή «Αιγιίδα» πού τήν κατοικούσαν οί «Αιγαίοι, οί πρόγονοί μας αυτοί πού είχαν δημιουργήσει αξιόλογο πολιτισμό — τόν «Αιγαίο Πολιτισμό».

Όμως ύστερα από γαιωλογικές ανατατώσεις και κυρίως σεισμούς και τούς παγετώνες, ή «Αιγιίδα» καταποντίστηκε πρό 15.000 χρόνων και καλύφθηκε από τήν θάλασσα, τότε πού πλημμύρισε από τά νερά του 'Ατλαντικού, από τό φράγμα του Γιβραλτάρ πού έσπασε, καθώς και του 'Ελλησπόντου από τόν όποιο κατέβηκαν τά νερά της Σαρματικής θάλασσας — Εύξεινου.

Ήταν ή εποχή πού, ως αναφέρει και ή Μυθολογία μας, έγινε ό τρομερός κατακλυσμός του Δευκαλίωνος. 'Από τόν χαμό αυτό σώθηκε μονάχα ό βασιλιάς της Θεσσαλίας Δευκαλίων κι ή γυναίκα του Πύρρα, μέ τήν θέληση των θεών — λόγω της εύσεβείας τους (ή Ιστορία μας είναι παράλληλη μέ του Νώε). Από αυτούς γεννήθηκε ό 'Ελλην, ό γενάρχης μας...

Δίχως άμφιβολία ή Ιστορία του Αιγαίου συνδέεται μέ τήν Ιστορία της 'Ελλάδος κι αυτό γιατί οί Προέλληνες ανέπτυξαν τό ναυτικό τους και ταξίδεψαν στήν αρχή στόν χώρο του Αιγαίου, τότε, πρό 10.000 χρόνων περίπου πού οί πρόγονοί μας, οί πρώτοι ναυτικοί του κόσμου, τόλμησαν ν' άνοιχθούν μέ πρωτόγονα σκάφη στό πέλαγος, πλέοντας από τήν 'Ερμιονίδα στήν Μήλο.

Φαίνεται πώς αρχικοί κάτοικοι του έλλαδικού χώρου ήταν οί Πελαγοί, οί «άνθρωποι του πελάγους». Αυτούς ακολουθήσαν οί Κυκλαδίτες, οί Κρήτες των Μινών, αυτοί πού ήταν οί πρώτοι θαλασσοκράτορες πού ανέπτυξαν ένα θαυμάσιο πολιτισμό τόν «Μινωικό», από τό 3.000 χρόνια π.Χ. μέχρι τό 1.450 π.Χ.

Τό 2.000 π.Χ. εμφανίζονται στό προσκήνιο της Ιστορίας οί 'Ελληνες πού ήταν κτηνοτρόφοι στά βουνά της Πίνδου και κατέβηκαν στις πεδιάδες φέρνοντας, γιά πρώτη φορά και τό άλογο.

Είναι οί 'Αχαιοί, οί πρώτοι 'Ελληνες

πού πιό δυνατοί και καλύτερα όπλισμένοι έκτοπίζουν τούς προέλληνες. Αυτούς ακολουθήσαν μετά και τ' άλλα ελληνικά φύλλα.

Οί 'Αχαιοί παρ' ότι ήταν «Ξεριανοί» δέν άργησαν νά γίνουν θαυμάσιοι θαλασσινοί. 'Αφού έμαθαν τά μυστικά της θάλασσας, ως μισθοφόροι, στά καράβια των Μινών, έγιναν εξαίρετοι ναυτικοί πού μέ τά πλοία τους κυριάρχησαν στις θάλασσες και ιδίως στό Αιγαίο, επί αιώνες. Τήν κυριαρχία τους αυτή, στήν ξηρά και τήν θάλασσα, συμβολίζουν τά δύο λιοντάρια πού είναι στήν είσοδο των Μυκηνών.

Ή 'Αργοναυτική έκστρατεία γύρω στό 1250 π.Χ. κι ό Τρωϊκός Πόλεμος πού έγινε μετά μία γενεά αποδεικνύουν τήν επίδοση των 'Ελλήνων — 'Αχαιών — στά της θαλάσσης έργα» καθώς και τήν κυριαρχία τους στό Αιγαίο πέλαγος.

Οί 'Ελληνες αγάπησαν και θεοποίησαν τήν θάλασσα τόσο ώστε, μέ την φαντασία τους, τήν γέμισαν μέ Τρίτνες και Νηρηίδες και λάτρεψαν σάν μεγάλο θεό τους τόν Ποσειδώνα — κυρίαρχο των κυμάτων. Πίστευαν, όπως έλεγαν πολύ άργότερα οί Λατίνοι, πώς «τό νά ταξιδεύεις στήν θάλασσα είναι άνάγκη. Νά ζεις δέν είναι άνάγκη».

Ήταν ή εποχή πού οί ελληνικές κοινωνίες είχαν τρεις τάξεις: Τούς άρχοντες, τούς έλεύθερους πολίτες και τούς δούλους. 'Ατυχώς ήταν αδιανόητη ή ζωή, κατά τήν αρχαιότητα, δίχως δούλους, άφου κι αυτός άκόμη ό Πλάτων τούς θεωρούσε σάν κάτι τό αυτόνοητο και άπαραίτητο. Παρ' ότι όμως οί 'Ελληνες είχαν πολυάριθμους δούλους, σπάνια τούς χρησιμοποιούσαν στά πλοία τους.

Επί χιλιάδες χρόνια τό Αιγαίο δέν ήταν μονάχα τό λίκνο τόσων ελληνικών πολιτισμών μά και ό χώρος όπου τά καράβια των 'Ελλήνων έγραψαν τήν παγκόσμιο 'Ιστορία της Δύσεως. Τό Αιγαίο άκόμη ήταν ή Ναυτική Σχολή των 'Ελλήνων και σ' αυτό, στά κύματα, παιζόταν ή μοίρα τους. Όσοι φορές παραμέλησαν τό ναυτικό τους πέρασαν χρόνια καταπτώσεων, ενώ αντίθετως ή ναυτική τους δύναμη τούς έκανε νά μεγαλουργήσουν.

Όπως ήταν φυσικό, τά πρώτα σκάφη των προγόνων μας, πού έπλευσαν στό Αιγαίο, ήταν αδύναμα. 'Αλλά μέ τήν ναυτοσύνη, τήν πείρα και τήν βελτίωση της ναυπηγικής τους μπόρεσαν νά κατασκευάσουν πλεούμενα ώστε ν' άνοιχθούν σέ μακρινές θάλασσες και νά

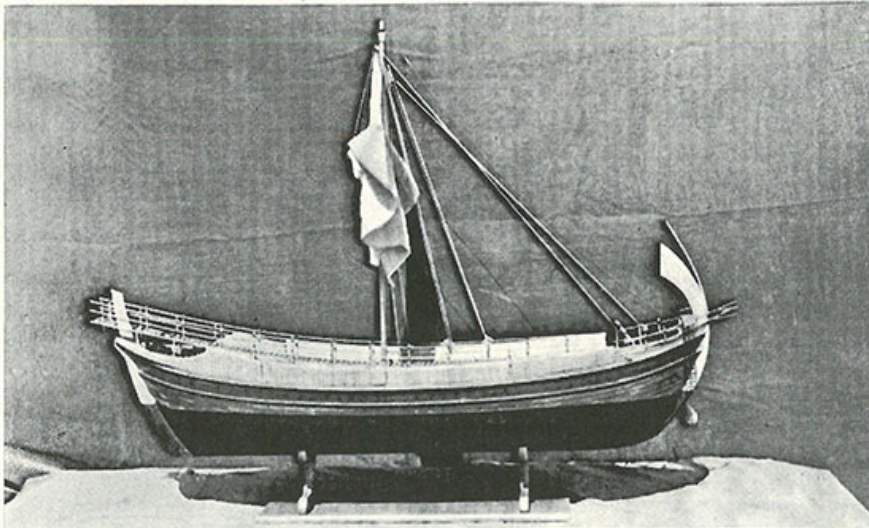
γνωρίσουν καινούργιους τόπους. 'Αργότερα «έχτισαν» πιό μεγάλα πλοία, τίς πεντηκοντόρους και άμέσως μετά τίς δμορφες τριήρεις πού ήταν άριστουργήματα ναυπηγικής, όποτε οί 'Ελληνες όχι μόνάχα κυριάρχησαν στό Αιγαίο μά και τόν Εύξε νο και σ' όλόκληρη τήν Μεσόγειο πού έγινε ελληνική λίμνη.

Όμως πάντα τό Αιγαίο πέλαγος ήταν τό μήλο της έριδος όλων. Στίς θάλασσές μας κρίθηκε ό άγώνας, κατά τούς Μηδικούς πολέμους. 'Αργότερα τό Αιγαίο ήταν τό πιό σκληρό πεδίο συγκρούσεων των 'Ελλήνων, κατά τόν άδελφοκτόνο Πελοποννησιακό Πόλεμο, πού ήταν κατ' έξοχήν ναυτικός πόλεμος. Στήν θάλασσα καταστράφηκε ή δύναμη των 'Αθηναίων στους Αίγός ποταμούς τό 405 π.Χ. εκεί πού οί Σπαρτιάτες, έπιτεθήκανε στους άνέτοιμους 'Αθηναίους, τούς αϊφνιδίασαν στήν παραλία και σκότωσαν όλους τούς 'Αθηναίους αιχμαλώτους — κάτι πού δέν τούς συγκώρησε ή 'Ιστορία.

Ήταν ένα τρομερό χτύπημα κατά της θαλασσοκράτειρας 'Αθήνας από τό όποιο δέν συνήλθε ποτέ πιά έστω κι αν υπήρξαν μετά κάποιες αναλαμπές στήν ναυτική της δύναμη και παρουσία της στό Αιγαίο.

Όμως τό Αιγαίο πέλαγος γίνεται και πάλι ύδάτινος στίβος γιά καινούργιους άγώνες, κατά τήν περίοδο των επιγόνων, πού μέ τόν εγωισμό και τήν μικροψυχία τους κατάστρεψαν τό έργο του Μεγάλου 'Αλεξάνδρου. Οί άγώνες αυτοί των επιγόνων ήταν, μετά τόν Πελοποννησιακό πόλεμο, καινούρια αίμορραγία της Φυλής, μέ άποκορύφωμα τήν ναυμαχία της Σαλαμίνος της Κύπρου πού έγινε τό 306 π.Χ. μεταξύ των πλοίων του Πτολεμαίου και του Δημητρίου, γιου του 'Αντιγόνου, όπου σχεδόν καταστράφηκε ό στόλος του Πτολεμαίου πού μόλις έσωσε 8 από τά 140 καράβια του. Παρ' όλα αυτά τότε, τήν έποχή των επιγόνων, 40.000 ελληνικά φορηγά σκάφη διακινούσαν τό παγκόσμιο έμπόριο από τό Γιβραλτάρ ως τόν 'Ινδικό ώκεανό.

Όστερα έρχεται ή σειρά των Ρωμαίων πού καταλαμβάνουν τήν εξαντλημένη από τούς άδελφοκτόνους πολέμους, 'Ελλάδα. Τώρα αυτοί κυριαρχούν στις ξηρές και τίς θάλασσες και οί 'Ελληνες ταξιδεύουν στά πέλαγα μέ τά φορηγά τους κυρίως καράβια. Μά οί Ρωμαίοι δέν είναι μόνο κύριοι του Αιγαίου μά και της Μεσογείου όλόκληρης άφου ήδη, τό 146 π.Χ. είχαν καταστρέ-



Ἑλληνικό ἀκτοπλοϊκό φορτηγὸ περί τὸ 300 π.Χ. Πρότυπο βασισμένο στὸ περίφημο πλοῖο τῆς Κυρήνειας πού βρέθηκε τὸ 1965 βυθισμένο λίγο ἔξω ἀπὸ τὴν Κυρήνεια τῆς Κύπρου. Τὸ πλοῖο, ἀφοῦ ἀνεκκύσθηκε, ἐκτίθεται σὲ εἰδικό μουσεῖο τῆς Κυρήνειας καὶ εἶναι τὸ πιὸ παλιὸ πλοῖο πού ὑπάρχει σήμερα στὸν κόσμo — ἡλικίας περίπου 2300 ἐτῶν.

(Πρότυπο ἀπὸ τὸ Ναυτικὸ Μουσεῖο τῆς Ἑλλάδος)

ψει καὶ τὴν Καρχηδόνα.

Ὅμως οἱ Ῥωμαῖοι, κατὰ τὴν κατάκτηση τῆς Ἑλλάδος εἶχαν κάνει ἓνα σφάλμα. Κατέστρεψαν τὴν πολεμικὴ ναυτικὴ δύναμη τῶν Ἑλλήνων καὶ ἰδίως τῶν Ῥοδίων κι' ἐτσι δημιουργήθηκε ἓνα κενὸ στὶς θάλασσές μας πού πλημμύρισε ἀπὸ πειρατές - συμμάχους τοῦ Μιθριδάτη, πού ἤδη εἶχε νικήσει τοὺς Ῥωμαίους.

Χρειάστηκαν ἀγῶνες χρόνων γιὰ νὰ ξεκαθαρίσουν οἱ Ῥωμαῖοι τὸ Αἰγαῖο ἀπὸ τοὺς πειρατές, τότε πού ὁ Πομπηῖος μὲ 60 πολεμικά κυνήγησε τοὺς ληστές αὐτοὺς τῆς θάλασσας καὶ τοὺς ἐξουδετέρωσε — ἐχοντας ὡς πολεμικὴ βάση τὸν Πειραιᾶ.

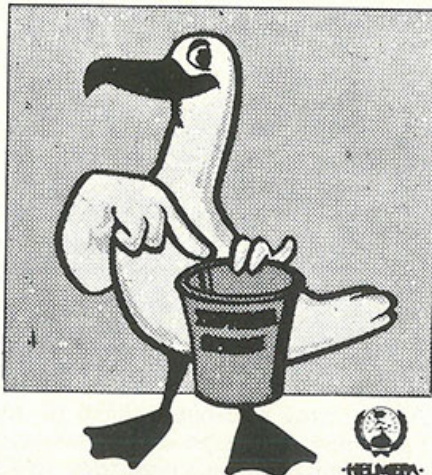
Μετά τὴν δύση τῆς ρωμαϊκῆς αὐτοκρατορίας καὶ πάλι τὸ Αἰγαῖο γίνεται περιοχὴ μεγάλων ναυτικῶν συγκρούσεων σ' ὅλη σχεδὸν τὴν διάρκειά τῆς βυζαντινῆς αὐτοκρατορίας. Ὅσο τὸ ναυτικὸ τῆς βασιλεύουσας ἦταν δυνατό ὑπῆρχε ἀσφάλεια κι' εὐημερία στὸ Αἰγαῖο καὶ ἰδίως στὰ νησιά μας πού δεινοπαθοῦσαν ἀπὸ τοὺς πειρατές ὅταν δὲν εἶχαν τὴν προστασία τῶν βυζαντινῶν δρομῶνων. Κατὰ τὴν περίοδο αὐτή, μιά καὶ τὸ Αἰγαῖο ἦταν πάντα πέρασμα κάθε κατακτητοῦ, τὸ Βυζαντινὸ Ναυτικὸ ἔκανε σκληροὺς ἀγῶνες μὲ κάθε εἶδους ἐχθροὺς πού ἀντιμετώπιζε κυρίως μὲ τὸ «ὕγρo πῦρ», τότε πού καθιερώθηκαν νέοι κανόνες τακτικῆς τοῦ ναυτικοῦ πολέμου.

Μὲ τὴν πτώση τῆς Πόλης, τὸ 1453, οἱ Ὀθωμανοὶ βλέπουν πῶς ἦταν ἀδύνατον νὰ ἐπεκτείνουν τὴν αὐτοκρατορία τους δίχως ναυτικὸ, κυρίως γιὰ τὸ Αἰγαῖο πέλαγος ἦταν φραγμὸς γι' αὐτοὺς τοὺς ἀναυτοὺς. Χρησιμοποιώντας Ἑλληνες ναυπηγοὺν καράβια καὶ κινοῦν μ' αὐτοὺς τὰ πλοῖα τους. Εἶναι ἡ ἐποχὴ πού οἱ σκλαβωμένοι Ἕλληνες διδάσκουν τὴν ναυτικὴ τέχνη τους στοὺς Τούρκους νομάδες, ἀκριβῶς τότε πού

οἱ μουσουλμάνοι ἔλεγαν πῶς: «Ὁ Ἀλλάχ προόρισε τὴν γῆ γιὰ τοὺς Τούρκους καὶ τὴν θάλασσα γιὰ τοὺς Ἕλληνες. Αὐτὸ ἦταν τὸ θέλημά του»!!

Μπορεῖ οἱ Τούρκοι νὰ ἦταν μαχηταὶ στὴν ξηρὰ ἢ καὶ τὰ καταστροφὰ τῶν καραβίων, μὰ ἦταν, γιὰ χρόνια, ἀδύνατον νὰ κυβερνήσουν καράβια ἢ ν' ἀνέβουν στὰ κατάρτια καὶ τίς ἀντένες τους γιὰ τίς μανούβρες τῶν πανιῶν καὶ ἰδίως τῶν παπαφίγγων καὶ τῶν κούντρων, στὶς κορφές ἀλμπούρων — μεταξὺ οὐρανοῦ καὶ θάλασσας — μ' ὅλους τοὺς καιροὺς. Ὅμως μαθαίνοντας τὰ μυστικά τῆς θάλασσας οἱ Ἕλληνες στοὺς Τούρκους «έτρεφαν φῖδια στὸν κόρφο τους» γιὰτὶ μετὰ τὰ καράβια τοῦ σουλτάνου σκόρπισαν τὴν καταστροφή στὸ Αἰγαῖο, ὅπως ἀκριβῶς καὶ οἱ Βερβερίνοι πειρατὰ πού συνεργαζόντουσαν μαζί τους.

Τὰ νησιά τότε τοῦ Αἰγαίου πέρασαν δραματικά χρόνια. Οἱ παράλιες πόλεις ἄδειασαν σχεδὸν καὶ οἱ κάτοικοι τῶν νησιῶν μας ἔχτισαν τίς βουνοκορφές τὰ



**ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΕ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΜΑΣ
ΑΠΟ ΤΑ ΣΚΟΥΠΙΔΙΑ**

σπίτια τους — πού περιτοίχισαν γιὰ προστασία.

Ἦταν τὰ χρόνια πού στὸ Αἰγαῖο κυριαρχοῦσαν οἱ κουρσάροι τότε πού οἱ δυστυχισμένοι νησιῶτες μας προτιμοῦσαν τὸν θάνατο ἀπὸ τὴν ἀτίμωση καὶ τὴν πώλησή τους στὰ σκλαβοπάζαρα.

Τὸ Αἰγαῖο γιὰ χρόνια εἶχε γίνει ἡ πιὸ ἐπικίνδυνη θάλασσα καὶ τὰ νησιά μας ἄδειασαν σχεδὸν ἀπὸ τοὺς κυνηγημένους κατοίκους τους. Ἡ μεγάλη Σύρα ἦταν τελείως ἔρημη, τόσο πού ξένος περιηγητὴς τὴν ὀνόμασε «Ξερονήσι»!! Ὁ Πειραιᾶς, ὁ ἄλλοτε ἀρχοντας τῆς ναυτιλίας, ἦταν ἄδειος ἢ καταστραμμένος ἀφοῦ τὸν εἶχαν ρημάξει καὶ οἱ Βίκινγκς. «Ἐπὶ τρακόσια χρόνια ἡ ἑλληνικὴ Φυλὴ ἔχασε τόσο αἷμα ὅσο δὲν ἔχυσε στοὺς πιὸ φονικούς πολέμους τῆς».

Δυὸ καὶ τρεῖς φορές ἐρημώθηκαν τὰ νησιά τοῦ Αἰγαίου. Οἱ ἄνδρες ἀναγκάστηκαν νὰ ξενητευθοῦν καὶ, ὡς σημειώνει ὁ καθολικὸς ἱερωμένος πᾶτερ Δελμόντε, πού κατ' ἐντολή τοῦ Πάπα ἐπισκέφθηκε τότε τίς Κυκλάδες, οἱ γυναῖκες τῶν νησιῶν μας ζοῦσαν στὶς ἐρημιές «δίκην κτηνῶν» τρώγοντας ξυλοκέρατα.

Τὰ σκλαβοπάζαρα εἶχαν γεμίσει ἀπὸ ὁμορφες σκλάβες πού ἡ πιὸ ἡλικιωμένη ἦταν 18 χρονῶν. Τιμὴ τους 50 δουκάτα ἢ κάθε μιά!!

Τοὺς αἰῶνες τῆς τουρκοκρατίας ἐγίναν ἀτέλειωτοι ἀγῶνες στὸ Αἰγαῖο μετὰξὺ Τούρκων, Βενετσιάνων, Γενουατῶν καὶ ὕστερα Ἑλλήνων, τὰ χρόνια τοῦ Ἀγῶνος, γιὰ τὴν ἐλευθερία τοῦ Γένους, τότε πού τὰ καράβια μας νίκησαν σ' ὅλες τίς ναυτικές συγκρούσεις τοὺς στόλους τῶν Τούρκων καὶ τῶν Αἰγυπτίων, τότε πού τὸ Αἰγαῖο φωτίστηκε ἀπὸ τίς φλόγες τῶν τουρκικῶν ντελινιῶν πού πυρπόλησαν ὁ Κανάρης καὶ ὁ Πιπίνος...

Στὴν θάλασσα αὐτὴ, στὸ Αἰγαῖο κρίθηκε καὶ πάλι ὁ Ἀγῶνας. Χωρὶς τὸ Ναυτικὸ μας θὰ εἶχε σβήσει ἡ φλόγα τῆς Ἐπαναστάσεως.

Κατὰ τοὺς Βαλκανικοὺς Πολέμους καὶ πάλι στὸ Αἰγαῖο κρίθηκε ὁ ἀγῶνας ὀχι μονάχα τῶν Ἑλλήνων μὰ καὶ τῶν ἄλλων βαλκανικῶν λαῶν πού ξεσηκώθηκαν γιὰτὶ, μὲ τίς νίκες τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ μας ἀποκλείστηκαν οἱ Τούρκοι καὶ δὲν μπόρεσαν νὰ ἐνισχύσουν καὶ ν' ἀνεφοδιάσουν τὸν στρατὸ τους στὴ Βαλκανικὴ.

Ἔτσι τὸ Αἰγαῖο πέλαγος ἐγίνε καὶ πάλι ἑλληνικὴ θάλασσα, ὅπως ἦταν πάντα, ἔστω κι ἂν πέρασαν βάρβαροι ἀπὸ τοὺς ὕγρους δρόμους του. Αὐτὸ εἶναι τὸ Αἰγαῖο ἡ γαλάζια κι ὁμορφὴ αὐτὴ θάλασσα μὲ τὴν πιὸ μεγάλη ἱστορία πού, κατὰ μεγάλο μέρος, εἶναι καὶ ἱστορία τοῦ πολιτισμοῦ μας.

ΑΛΕΞ. ΛΑΓΚΑΔΑΣ



ΒΕΛΓΙΟ

Επιχορηγήσεις και άνοιγτο νηολόγιο

Η άπειλη των Βέλγων πλοιοκτητών ότι θα πουλήσουν τα πλοία τους, αν δεν τους παρσχεθεί ουσιαστική οικονομική υποστήριξη, ώθησε την κυβέρνηση να συμφωνήσει στην επιχορήγηση των πλοιοκτητών που έχουν οικονομικά προβλήματα. Στο Βελγικό Υπουργικό Συμβούλιο υποστηρίχθηκε επίσης ευνόικα η δημιουργία ενός ανοικτού νηολογίου με έδρα το Λουξεμβούργο, το οποίο θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί από Βέλγους πλοιοκτήτες.

Η Ένωση Βέλγων Πλοιοκτητών, που είχε συντονίσει τις απειλές ναυτιλιακών εταιριών για πώληση δέκα πλοίων, δέχθηκε με ένθουςιασμό την απόφαση της κυβέρνησης, και παράλληλα άρχισε ήδη τις διαπραγματεύσεις για ένα διετές σχέδιο επιχορηγήσεων ύψους 34 εκατομ. δολλαρίων.

ΒΟΛΙΒΙΑ

Τό 131 μέλος του IMO

Στις 6 Ιουλίου, η Βολιβία έγινε τό 131 μέλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, καταθέτοντας τη σχετική διακήρυξη αποδοχής στον γενικό γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.

Αν και κατ'έξοχή χερσαία χώρα, η Βολιβία έχει ενδιαφέροντα στη ναυτιλία κυρίως διά της χρονοναυλώσεως πλοίων και συνήθως χρησιμοποιεί σαν λιμάνι την Άντοφαγκάστα της Χιλής.

ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Αλλαγή ονομασίας

Η ναυτιλιακή εταιρία «Townsend Thoresen» που έγινε πρό μηνών παγκόσμια γνωστή από τό πολύνεκρο ναυάγιο του όχημα-ταγωγού της «Herald of Free Enterprise», πρόκειται να αλλάξει όνομα, υιοθετώντας

τό νέο τίτλο, «P & O European Ferries Ltd.».

Η μετονομασία που θά συνοδεύεται και από αλλαγή των διακριτικών σημάτων της εταιρίας στά 22 σκάφη του στόλου της, δέν άποτελεί έκπληξη μετά τό τραγικό ναυάγιο του Ζημπρούγκε, στό όποιο 200 έπιβάτες και πλήρωμα έχασαν τη ζωή τους.

Η εταιρία Townsend είχε ίδρυθεί τό 1928 από τόν πλοίαρχο Στιούαρτ Τάουνσεντ και παρουσίασε ραγδαία ανάπτυξη στις δεκαετίες του 1960 και 1970 με τίς άγορές των εταιριών «Otto Thoresen's» του Σαουθάμπτον και «Atlantic Steam Navigation Company» του Φέλιξστοου.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Γιά τήν ανάκτηση παραγγελιών

Συνδυασμένες προσπάθειες καταβάλλουν τά ιαπωνικά trading houses και τά ναυπηγεία για μείωση των προσφερομένων τιμών νέων πλοίων, σε μία προσπάθεια να μειώσουν τίς διαφορές τιμών έναντι του βασιικού τους ανταγωνιστή της Ν. Κορέας.

Στίς προσπάθειες αυτές βοηθά ό μεγάλος αριθμός των υπό παραγγελία πλοίων στά καρνέ των νοτιοκορεατικών ναυπηγείων και ή σαφής τάση επιδοτήσεως του ναυπηγικού κόστους που επιχειρείται με μεγάλη τάση μυστικότητας από τούς ιαπωνικούς έμπορικους οίκους, με πιο πρόσφατο παράδειγμα τη προσφορά κατασκευής ενός πρόντακτ κάρριερ των 30.000 τον. d.w. στην Ιαπωνία στά 14,7 εκατ. δολλάρια, έναντι τιμής 17 εκατ. δολλαρίων που προσέφεραν οι Νοτιοκορεάτες.

Η πορεία των ναυπηγήσεων

Οι παραγγελίες στά ιαπωνικά ναυπηγεία για νέα πλοία από πλοιοκτήτες του έξωτερικού έφτασαν τόν Ιούνιο τίς όκτώ και περιλαμβάνουν πέντε δεξαμενόπλοια συνολικής χωρητικότητας 290.400 τον. γκρός, ένα μπάλκ κάρριερ 35.700 τον. γκρός και δύο πλοία γενικού φορτίου συνολικής χωρητικότητας 19.980 τον. γκρός. Κατά τό δεύτερο τρίμηνο του 1987 τά ιαπωνικά ναυπηγεία έξασφάλισαν παραγγελίες για 21 σκάφη συ-

νολικής χωρητικότητας 848.980 τον. γκρός, σε σύγκριση με τά 22 πλοία 340.978 τον. γκρός της ίδιας περιόδου του 1986 και τά 20 σκάφη συνολικής χωρητικότητας 691.820 τον. γκρός που παραγγέλθηκαν στην Ιαπωνία τόν Ιούνιο του 1985.

Συγχρόνως και τά ναυπηγεία της Δυτικής Εύρώπης βλέπουν αύξηση στίς ναυπηγήσεις. Σύμφωνα με στοιχεία του ΟΟΣΑ, κατά τό πρώτο τρίμηνο του 1987 τά Εύρωπαϊκά ναυπηγεία έξασφάλισαν παραγγελίες ύψους 348.000 τον. γκρός ενώ τήν ίδια περίοδο του 1986 οι ναυπηγήσεις κάλυπταν 102.000 τον. γκρός. Τίς περισσότερες παραγγελίες παρουσίασαν τά φινλανδικά ναυπηγεία, με σύνολο 223.000 τον. γκρός, ενώ αντίθετα δέν έξασφάλισαν καμμία παραγγελία τά σοβιετικά και νορβηγικά ναυπηγεία.

Η Japan Line

Η Ιαπωνική έφοπιστική εταιρία Japan Line υπέγραψε συμβόλαιο ναυλώσεως πλοίων με τήν εταιρία πετρελαίων Σέλλ για τη μεταφορά άργου από τόν Περσικό στην Άπω Άνατολή, τήν Έρυθρά και τήν Εύρώπη.

Τό συμβόλαιο άρχισε από τόν Ιούλιο και είναι διάρκειας έξι μηνών. Άναφέρεται σε έξι ταξίδια VLCC των 220.000 - 260.000 τον. d.w. Ο ναύλος δέν ανακοινώθηκε, όμως τήν ώρα της υπογραφής οι ναύλοι των πετρελαίων ήταν WS 45 για τήν Άπω Άνατολή, WS 47,4 για τήν Έρυθρά και WS 40 για τήν Εύρώπη. Σημειώνεται ότι ήδη ή Σέλλ έχει ναυλώσει 12 πετρελαιοφόρα της Σάνκο των 80.000 τον. d.w. για περίοδο δύο ετών.

Τό άνωτέρω συμβόλαιο είναι τό πρώτο ναυλοσύμφωνο VLCC της Japan Line από δεκαετίας. Σήμερα έκμεταλλεύεται 18 VLCC μεγάλης ηλικίας και μικρής άποδόσεως. Τόν Σεπτέμβριο πρόκειται να παραλάβει μία καινούργια μονάδα που ναυπηγείται στην Ισκαβατζίμα Χαρίμα και προορίζεται για τήν εταιρία Cosmos Tanker. Τό νέο αυτό σκάφος θά αντικαταστήσει τό τάνκερ «Fairfield Sunrise», ναυπηγήσεως 1976, τό όποιο πουλήθηκε πρόσφατα αντί 9,1 εκατ. δολλ. στην ελληνική εταιρία «Τρόδος Σίπιγκ».

ΙΣΠΑΝΙΑ

Σοβιετική παραγγελία

Τό Ισπανικό ναυπηγείο «Astilleros Reunidos del Nervion» του Μπιλμπάο, υπέγραψε τόν Ιούλιο συμβόλαιο με τη σοβιετική Sudoilport για τήν ναυπήγηση όκτώ μπάλκ κάρριερς των 7.200 τον. d.w. έκαστο. Η Sudoilport είναι ή σοβιετική ύπηρεσία έξωτερικού έμπορίου, άρμόδια για τήν έν λόγω παραγγελία. Η τιμή της ναυπηγήσεως όρίστηκε σε 19.000 εκατ. πεσέτων.

Τήν παραγγελία αυτή είχε ύποσχεθεί ό πρόεδρος της σοβιετικής κυβερνήσεως στον

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

Ισπανό πρωθυπουργό Φ. Γκονζάλες, όταν είχε επισκεφθεί τη Μόσχα το 1986. "Όλοι όμως πίστευαν ότι την παραγγελία θα έπαιρνε το ναυπηγικό τμήμα του 'Εθνικού Βιομηχανικού Ινστιτούτου της χώρας, που συγκεντρώνει σχεδόν το 85% της Ισπανικής βιομηχανίας των ναυτικών κατασκευών. Τελικά όμως η σοβιετική Sudoirport προτίμησε «μια ζώνη ειδικά πληγείσα από την κρίση βιομηχανιών βάσεως». Οι αρμόδιοι των ναυπηγείων Astilleros Reunidos πιστεύουν ότι η έπιτυχία τους οφείλεται στην έπιρροή μιας σοβιετικής έμπορικης αντιπροσωπείας που έπισκέφθηκε τη χώρα των Βάσκων τον περασμένο Φεβρουάριο και την όποια υπεδέχθησαν οι τοπικές άρχές δείχνοντας ιδιαίτερη ευαισθησία στην οικονομική ισχύ της ΕΣΣΔ.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Τό Διεθνές Νηολόγιο άναπτύσσει-ται

Αυξάνεται ραγδαία ό ρυθμός είσοδής νορβηγικών πλοίων στο Διεθνές Νηολόγιο (NIS), τό άνοικτό νηολόγιο που ίδρυσε ή χώρα γιά νά άποτρέψει τή φυγή περισσοτέρων πλοίων της σέ ξένα νηολόγια. "Ήδη 25 πλοία είναι έτοιμα γιά έγγραφή στο ΝIS. "Ή κορυφαία ναυτιλιακή εταιρία μεταφοράς ύγρου άερίου «Høgel Myhre» προώθησε ήδη αίτήσεις γιά έγγραφή στο ΝIS τριών από τά πλοία της και έκανε γνωστό ότι τά υπόλοιπα έπτά πλοία του στόλου της θά άκολουθήσουν. Σημειώνεται ότι αυτά τά τρία πλοία έπρόκειτο νά έγγραφούν στο νηολόγιο της Σιγκαπούρης. "Ή εταιρία σχεδιάζει τήν άλλαγή του νορβηγικού κατώτερου πληρώματος των πλοίων μέ ναυτικούς από τίς Φιλλιπίνες, ενώ θά διατηρήσει τούς έξι Νορβηγούς αξιωματικούς κάθε πλοίου. "Ή ύπολογιζόμενη μείωση των έξόδων γιά κάθε πλοίο θά είναι της τάξεως των 200 - 300.000 δολλαρίων έτησίως, ενώ γιά τά μεγαλύτερα σκάφη θά φτάσει τά 500.000 δολάρια.

Άγοράζουν μεγάλα τάνκερ

Πρόσφατα Νορβηγοί έφοπλιστάι άγόρασαν άρκετά μεγάλα πετρελαιοφόρα ηλικίας 10 ετών, σέ τιμές οι όποιες σέ μερικές περιπτώσεις έφθασαν τά 100 έκατ. κορωνών.

Σύμφωνα μέ έκτιμήσεις οι τιμές κτυπήθηκαν κάπως από τούς Νορβηγούς άγοραστές. Πάντως ή άγορά φαίνεται πώς έφθασε σέ σημείο κορεσμού. Μέσα στο πρώτο εξά-

μηνο του 1987 στή σκανδιναβική άγορά μεταχειρισμένων πλοίων, τοννάξ 4 περίπου έκατομ. d.w. άλλαξε χέρια έναντι συνολικού κόστους 300 έκατ. κορωνών. Οι τιμές των μεταχειρισμένων ULCC άνέβηκαν κατά 150% μέσα στους τελευταίους 18 μήνες, των δέ μικρότερων δεξαμενοπλοίων μεγέθους 120-150.000 τον. d.w. κατά 80%.

ΝΟΤΙΟΣ ΚΟΡΕΑ

Ή διάσωση της Daewoo

"Ή Κορεατική Τράπεζα Άναπτύξεως κατέστρωσε ένα πρόγραμμα μέτρων γιά νά βγει από τό άδιέξοδο τό συγκρότημα Daewoo (ναυπηγεία και βαρεία βιομηχανία) τό όποίο αντιμετώπιζει μεγάλες οικονομικές δυσκολίες. Τό πρόγραμμα περιλαμβάνει τή μετατροπή σέ μετοχές δανείων ύψους 20 δισεκ. Γόν και μία συμπληρωματική επένδυση 80 δισεκ. Γόν. Τό σχέδιο αυτό έρχεται σάν συνέχεια μιας προηγούμενης επένδυσης 300 δισεκ. Γόν που πραγματοποιήθηκε τον Μάρτιο από έννά φίρμες του συγκροτήματος. "Ύστερα από αυτά ή κατανομή και συμμετοχή στο κεφάλαιο του συγκροτήματος θά τροποποιηθεί ως εξής: Τό ποσοστό της Τράπεζας από 49% θά γίνει 33% και τό ποσοστό των διάφορων εταιριών του συγκροτήματος θά φθάσει από 51% σέ 67%. Σημαντική εξάλλου βοήθεια θά παράσχει και ή Τράπεζα Είσαγωγών — Έξαγωγών της Κορέας μέ μείωση των έπιτοκίων των δανείων και κλιμάκωση της άποπληρωμής τους.

Πληγείσα από τήν πτώση της τιμής των πλοίων ή Daewoo σημείωσε τον περασμένο χρόνο έλλειμμα 45 δισεκ. Γόν (53 έκατομ. δολλ.). Τά χρέη της ξεπερνούν τά 1.000 δισεκ. Γόν μέ έτήσιο έπιτόκιο πλέον των 60 έκατομ. Γόν. Πρό της καταστάσεως αυτής ή Daewoo άναγκάσθηκε νά ζητήσει τή βοήθεια των Δημοσίων Άρχών, οι όποιες της έθεσαν όρο νά έκπονήσει σχέδιο άνασυγκροτήσεως. Τό σχέδιο αυτό προβλέπει τή συμμετοχή στο κεφάλαιο των έννέα εταιριών του συγκροτήματος και τον περιορισμό του προσωπικού κατά 2.700 άτομα.

ΣΟΥΗΔΙΑ

Πλήρωμα όκτώ άνδρών

"Ή "Ένωση των Σουηδών Έφοπλιστών καταρτίζει μελέτη γιά τον περιορισμό της συν-

θέσεως του πληρώματος σέ όκτώ άτομα. "Υπάρχει έτσι ή έλπίς νά καταστεί συναγωνιστική ή σουηδική σημαία της όποίας τά πλοία σήμερα έχουν πλήρωμα 16 άνδρων και άνω.

"Ή μελέτη διαιρείται σέ τρία μέρη, εκ των όποιων τό πρώτο αναφέρεται στις συνθήκες έλαχιστοποίησης του έξοπλισμού ενός πλοίου, άγνωώντας όλες τίς προηγούμενες έφαρμογές που βασίζονταν σέ παλιές πρακτικές, παραδόσεις ή συνήθειες. Τό δεύτερο μέρος θά εξετάζει τίς έπιβαλλόμενες τεχνολογικές άπαιτήσεις του βασικού έξοπλισμού ενός πλοίου ίκανού νά λειτουργήσει κανονικά μέ πλήρωμα όκτώ άνδρων. Τέλος, τό τρίτο μέρος θά επιδιώξει τήν άποτελεσματικότερη κατανομή του έργου μεταξύ των οργανισμών ξηράς και θαλάσσης.

Γιά περισσότερη άκρίβεια ή μελέτη θά έπιλέξει τρία διαφορετικά πλοία ως πρότυπα: ένα πλοίο γραμμής, ένα πετρελαιοφόρο και ένα πλοίο ξηρού φορτίου. "Ή μελέτη ύπολογίζεται νά είναι έτοιμη μέσα στο 1988 ώστε νά άρχίσουν άμέσως τά σχετικά πειράματα. Σημειώτεον ότι παρόμοια σχέδια δοκιμάζονται ήδη στήν Μ. Βρετανία, στή Νορβηγία και στήν Ίαπωνία.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

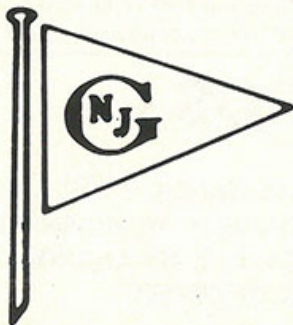
Μείωση του στόλου

"Ή Φινλανδική κυβέρνηση ζητήσε από τούς ναυτικούς νά δεχθούν μεγαλύτερο ώρARIO εργασίας και πάγωμα μισθών σέ αντίλλαγμα γιά δημοσίες επενδύσεις στήν ναυτιλιακή βιομηχανία της χώρας. "Επίσης οι άρχές ζητούν τήν μείωση των επιπέδων έπανδρώσεως γιά τά πλοία υπό φινλανδική σημαία, πριν άρχίσει ή έπιχορήγηση ύψους 4,5 έκατ. δολλαρίων έτησίως από τό 1988. "Ή "Ένωση Φινλανδών Πλοιοκτητών, που έχει τήν ευθύνη των διαπραγματεύσεων μέ τίς τέσσερις ένώσεις των ναυτικών της χώρας, προειδοποίησε ότι άν δέν εξασφαλισθεί ή κυβερνητική βοήθεια περισσότεροι εργαζόμενοι θά άπολυθούν.

Λόγω της συνεχιζόμενης φυγής πλοίων από τό φινλανδικό νηολόγιο, ή δύναμη του έθνικού στόλου της χώρας μειώθηκε τό τελευταίο δωδεκάμηνο από 80 σέ 50 πλοία. Πρόσφατα δύο πλοία μεταφέρθηκαν από τό έθνικό νηολόγιο της χώρας στο νηολόγιο των Μπαχάμας. Πρόκειται γιά τά πλοία «Finn eagle» 9.075 τον. γκρός και «Finn rover» 4.302 τον. γκρός της εταιρίας «Finnlines»

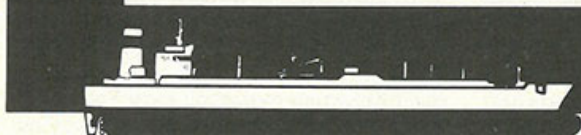
N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Όλοκληρώνονται οι συμβάσεις

Υπεγράφη μεταξύ της ΠΝΟ και της οί-
κειας έφοπλιστικής Ένώσεως ή συλλογική
σύμβαση για τα πληρώματα των μεσογεια-
κών έπιβατηγών και των κρουαζιεροπλοίων
για τό έτος 1987. Η νέα σύμβαση προβλέπει
αύξηση των αποδοχών και των έπιδομάτων
κατά 9% κατά τό πρώτο εξάμηνο του τρέ-
χοντος έτους και κατά 11% για τό δεύτερο έ-
ξάμηνο.

Έξ άλλου έντός των ήμερών αναμένεται
ότι θά ύπογραφεί και ή συλλογική σύμβαση
για τα πληρώματα των μεσογειακών φορτη-
γών όποτε όλοκληρώνεται ό κύκλος των
συλλογικών συμβάσεων για όλες τίς κατη-
γορίες πλοίων. Η νέα σύμβαση θά ύπογρα-
φεί μέ τούς όρους πού προβλέπει και ή σύμ-
βαση των ποntonόρων.

Στό μεταξύ κυρώθηκαν από τόν Υπουργό
Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή οι συλλογι-
κές συμβάσεις των πληρωμάτων των άκτο-
πλοϊκών έπιβατηγών, των πορθμείων έσωτε-
ρικού και των άκτοπλοϊκών φορτηγών.

Τό ναυολόγιο όχημάτων

Μέ απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας κ.
Στάθη Άλεξανδρή, ή όποία δημοσιεύθηκε
στήν Έφημερίδα τίς Κυβερνήσεως, έγκρί-
θηκε ή αναμόρφωση του ναυολογίου όχη-
μάτων μέ βάση τό μήκος αντί του ώφέλιμου
φορτίου του όχηματος.

Μετά τήν αναμόρφωση του ναυολογίου
των όχημάτων και τήν έφαρμογή του φόρου
προστιθέμενης άξίας στά είσιτήρια των έπι-
βατών, ή Διεύθυνση Άκτοπλοϊας του ΥΕΝ
συνέταξε ένα εύχρηστο έγχειρίδιο «Ναυο-
λογίου Έπιβατών και Όχημάτων Έπιβατη-
γών Άκτοπλοϊκών Πλοίων» στό όποιο περιέ-
χονται α) οδηγίες χρήσης του ναυολογίου
έπιβατών και όχημάτων, β) κατηγορίες προ-
σώπων πού δικαιούνται έκπτώσεων και ά-
παλλαγών στην διακίνησή τους μέ τά άκτο-
πλοϊκά πλοία, γ) ναυολόγιο έπιβατών μέ
άλφαβητικό εύρετήριο των λιμανιών προέ-
λευσης και προορισμού και δ) ναυολόγιο ό-
χημάτων μέ άλφαβητικό εύρετήριο των λιμα-
νιών προέλευσης και προορισμού.

Τά στοιχεία του νέου ναυολογίου κατα-
χωρήθηκαν στον ηλεκτρονικό ύπολογιστή
τής Διεύθυνσης Έλέγχου Ναυσιπλοϊας του
Υπουργείου ώστε νά καθίσταται εύχερης
και ταχεία ή καταχώρηση διορθώσεων ή με-
ταβολών.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικής Ναυτιλίας ύπο-
βλήθηκαν αίτήσεις για τήν έγγραφή στό έλ-
ληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των
κατωτέρω πλοίων:

— «Φερτίλιτυ Λ.», δεξαμενόπλοιο ναυπη-

γούμενο, 27.333 τον. γκρός, πού άνήκει στην
έταιρία «La Fontana Dorada Ltd.» (κ. Βασ.
Σακελλαρίδης).

— «Κράφτσμαν», φορτηγό, πρώην «Forum
Craftsman» ύπό κυπριακή σημαία, 10.219
τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1972, πού άνή-
κει στην έταιρία «Orimonte Investment Cor-
poration» (κ. Νικ. Κατούνης).

— «Λένα Π.», μπάλκερ, πρώην «Alegro I» ύ-
πό λιβεριανή σημαία, 36.330 τον. γκρός, ναυ-
πηγήσεως του 1973, πού άνήκει στην έταιρία
«Chic Compania Naviera S.A.» (κ. Ήλ. Πανα-
γάκος).

— «Ινώ», δεξαμενόπλοιο, πρώην «Borea»
ύπό κυπριακή σημαία, 1.600 τον. γκρός, ναυ-
πηγήσεως του 1971, πού άνήκει στην έταιρία
«ΜΕΣΑΛΙΜΟΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ.
Λάζ. Γιαννόπουλος).

— «Όλύμπικ Πρόμις», μπάλκερ, πρώην
παναμαϊκό ύπό τό αυτό όνομα, 14.644 τον.
γκρός, ναυπηγήσεως του 1977, πού άνήκει
στην έταιρία «Dominion Naviera Panama
S.A.» (Springfield Shipping Co. Panama).

— «Άστεριξ», μπάλκερ, ύπό τό αυτό όνο-
μα, σημαία Μπαχάμας, 34.447 τον. γκρός,
ναυπηγήσεως του 1981, πού άνήκει στην έ-
ταιρία «Midnight Star Shipping Inc.» (Plea-
des Shipping Agents S.A.).

Άγοραπωλησίες

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρ-
ριερ «Federal Fraser» 40.110 τον. d.w., 22.377
τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έ-
ναντι τιμής περί των 4,75 εκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες άγόρασαν τό μικτό πλοίο
«Friendly Carrier» 103.739 τον. d.w. 55.426
τον. γκρός σουηδικής ναυπηγήσεως 1974, έ-
ναντι τιμής περί των 7,3 εκατομ. δολλαρίων.

— Έπίσης σέ Έλληνες του Λονδίνου πε-
ριήλθε τό στροβλοκίνητο ύπερδεξαμενό-

πλοίο «Aquila» 225.668 τον. d.w. ναυπηγηθέν
στήν Όλλανδία τό 1974, έναντι τιμής περί
των 8,5 εκατομ. δολλαρίων, μέ παράδοση
στή Μεσόγειο.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό δεξαμε-
νόπλοιο «Λακωνία II» 21.321 τον. d.w. 11.999
τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1969, έναντι πο-
σού περί των 2,4 εκατομ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρ-
ριερ «Wywury» 70.610 τον. d.w., 39.562 τον.
γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι
τιμής περί των 7,5 εκατομ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ
κάρριερ «Μοντόμπα» 33.100 τον. d.w., 18.011
τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1982, χωρίς νά
γνωσθεί ή τιμή πωλήσεως.

Σταθερά αύξημένο τό συνάλλαγμα

Σταθερή αύξηση έναντι του 1986 παρου-
σιάζει έφέτος τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα.
Σύμφωνα μέ προσωρινά στοιχεία της Τράπε-
ζας τίς Έλλάδος ή συναλλαγματική πρόσο-
δος από τί Ναυτιλία στην διάρκεια του πρώ-
του εξαμήνου του τρέχοντος έτους άνήλθε
σέ 541 εκατ. δολάρια, έναντι 487,5 εκατ.
δολλαρίων τίς αντίστοιχου χρονικής περιό-
δου του 1986, σημειώθηκε δηλαδή αύξηση
11%.

Σύμφωνα μέ τά ίδια στοιχεία τόν Ιούνιο τό
συνάλλαγμα πού εισέρρευσε στην χώρα έ-
φθασε τά 120 εκατ. δολ. έναντι 96,5 εκατ.
δολλαρίων του αντίστοιχου μηνός του 1986,
σημειώνοντας αύξηση 24,4%.

Έτήσια συνάντηση των Διευθυν- τών και μελών του Hellenic War Risks Club

Πραγματοποιήθηκε σέ κεντρικό ξενοδο-
χείο τίς Άθήνας, στις 31 Ιουλίου, ή έτήσια
συνάντηση των διευθυντών και μελών του
Hellenic (Bermduda), πού ως γνωστόν, Διευθύ-
νεται από τόν οίκο Thomas Miller & Son.

Τό σύνολο τίς άξίας των ασφαλισμένων
πλοίων στό κλάμπ στά τέλη του 1986 έφθασε
τά 13 δισεκ. δολάρια, και παρά τί μείωση
των έσόδων του κλάμπ, λόγω τίς ναυτιλια-
κής κρίσεως πέρσε σέ 8,5 εκατ. δολάρια, τά
ύπάρχοντα άποθεματικά ύψους 37,5 εκατ.
δολλαρίων είναι ύπεραρκετά νά καλύψουν
τίς 26 περιπτώσεις άποζημιώσεων πού προέ-
κυψαν από τί σύρραξη Ιράν και Ιράκ.

Κατά τήν συνέλευση έπίσης έπανεξελέγη
τό προεδρείο του κλάμπ πού άπαρτίζονται οι
κ.κ. Κώστας Λεμός, πρόεδρος, Φ. Π. Λυκιαρ-
δόπουλος, Com. G. Kitson και C. Woolridge.



Your Agent at Rotterdam
Loyal Shipping b.v.

(Looking after your business is our business)

**TRAMP & LINERAGE/TS
FORWARDING
WAREHOUSING
STEVEDORING
CHARTERING
TECHNICAL CONSULTANCY
SALE & PURCHASE**

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

Τά επιτεύγματα του YEN σέ διεθνείς οργανισμούς

Από τό YEN ανακοινώθηκαν τά εξής γιά τήν έκβαση τών συζητήσεων σέ διεθνείς οργανισμούς αναφορικά μέ τά ελληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα:

«Τά δύο χρόνια τής Υπουργίας του κ. Αλεξανδρή στό Y.E.N., συνδέονται μέ τήν επιτυχία γιά τά Έλληνικά ναυτιλιακά συμφέροντα, έκβαση τών συζητήσεων στους κυριότερους διεθνείς Οργανισμούς πού εξετάζονται θέματα διεθνούς ναυτιλιακής πολιτικής καί ειδικότερα στήν Ε.Ο.Κ., τόν Ο.Ο.Σ.Α. καί τήν UNCTAD.

Είναι χαρακτηριστικό καί πολύ σημαντικό ταυτόχρονα, ότι καί στους τρεις ανωτέρω Οργανισμούς, τό Y.E.N. κατόρθωσε, μετά μακρές καί επίπονες συζητήσεις, νά υιοθετηθούν όλες οι θέσεις του καί νά διασφαλίσει κατά τόν καλύτερο τρόπο τά ναυτιλιακά μας συμφέροντα. Αναλυτικά:

Ε.Ο.Κ.:

Υστερα από μακρές διαβουλεύσεις, πού ξεπέρασαν τά δύο χρόνια, τό Συμβούλιο Ε.Κ. υιοθέτησε στις 16.12.86 τέσσερις Κανονισμούς, πού αποτελούν τόν άκρογωνιαίο λίθο τής Κοινοτικής πολιτικής στή Ναυτιλία. Οι Κανονισμοί αυτοί άφορούν:

(α) Τήν άπελευθέρωση τών ύπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, τόσο μεταξύ τών Κοινοτικών Χωρών, όσο καί μεταξύ Κοινοτικών καί Τρίτων Χωρών. (No. 4055/86).

(β) Τή λεπτομερή εφαρμογή, τών περί ανταγωνισμού διατάξεων τής Συνθήκης Ε.Ο.Κ., στις Διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. (No. 4056/86).

(γ) Τήν αντιμετώπιση τών αθέμιτων πρακτικών καθορισμού τών ναύλων. (No. 4057/86), καί

(δ) Τό συντονισμό τών ενεργειών τών Κρατών - μελών, γιά τήν αντιμετώπιση του Διεθνούς προστατευτισμού καί τή διαφύλαξη τής έλευθερίας τών Διεθνών θαλασσίων μεταφορών (No. 4058/86).

Τά υιοθετημένα κείμενα τών ανωτέρω Κανονισμών, ικανοποιούν άπόλυτα τίς Έλληνικές θέσεις, μέ κύρια επιτυχία τήν αναγνώρι-

ση τής ιδιαιτερότητας του Έλληνικού θεσμικού πλαισίου τής Ναυτιλίας γιά τή νηολόγηση πλοίων μέ Έλληνική σημαία.

Ειδικότερα:

1) Παρά τήν πίεση τών βορείων χωρών καί ιδιαίτερα τής Αγγλίας, πού είχε καί τήν προεδρεία άπέτυχε ή προσπάθεια άπελευθέρωσης τής άκτοπλοίας κυρίως λόγω τής σθεναρής αντίδρασης τής Χώρας μας.

2) Απαγορεύεται ή σύναψη διμερών συμφωνιών κατανομής φορτίων στις χύδην μεταφορές, μέ παράλληλη ενεργοποίηση του Κανονισμού γιά συντονισμένη αντίδραση, όταν ή τρίτη χώρα πιέζει γιά τή σύναψη διμερούς συμφωνίας. Επιτρέπεται μόνον κατ' εξαίρεση καί κατ' από ειδικές συνθήκες καί μέ ειδικές διαδικασίες καί μόνο στό LINER. Αναμφίβολα ή ρύθμιση αυτή άποτελεί πολύ μεγάλη επιτυχία γιά τή Έλληνική ναυτιλία δραστηριοποιείται κυρίως στόν τομέα αυτό.

3) Υιοθετήθηκαν ικανοποιητικές διαδικασίες έλέγχου τής λειτουργίας τών CONFERENCES τακτικών γραμμών, σύμφωνα μέ τή Συνθήκη Ε.Ο.Κ. Μέ τίς ρυθμίσεις αυτές τίθεται κάποιος φραγμός στις καταχρηστικές μεθόδους πού άκολουθούν οι CONFERENCES καθώς επίσης στις περιοριστικές πρακτικές πού εφαρμόζουν γιά τήν είσοδο (νέων) μελών.

4) Έξαιρέθηκαν από τό πεδίο εφαρμογής του Κανονισμού οι χύδην μεταφορές, πού έξακολουθούν νά διέπονται υπό καθεστώς έλεύθερου ανταγωνισμού.

5) Προστατεύονται θετικά οι άνεξάρτητοι μεταφορείς (OUTSIDERS), εφόσον δραστηριοποιούνται υπό καθεστώς έλεύθερου καί θεμιτού ανταγωνισμού.

6) Καθιερώνεται ή έκδήλωση Κοινοτικής αντίδρασης γιά τήν αντιμετώπιση τών αθέμιτων πρακτικών στόν καθορισμό τών ναύλων, από πλοία Τρίτων Χωρών καί κυρίως από πλοία μέ σημαίες εύκαιρίας. Παράλληλα γιά κατοχύρωση τών ναυτιλιακών μας συμφερόντων επιτεύχθη ή υιοθέτηση διάταξης «άσφαλιστικής δικλίδας», σύμφωνα μέ τήν όποία γιά λόγους γενικότερης εξωτερικής έμπορικης καί ναυτιλιακής πολιτικής, θά μπο-

ρεϊ μία Χώρα - μέλος νά μή συμμετέχει στό κοινά Κοινοτικά άντίμετρα.

7) Γιά τήν καλύτερη διασφάλιση τής έλευθερίας τών μεταφορών καί ίδίως τών χύδην, υιοθετήθηκε τό μέτρο τής συντονισμένης αντίδρασης τών Χωρών - μελών καί στις περιπτώσεις πού τά προστατευτικά μέτρα τών Τρίτων Χωρών θίγουν τόν τομέα αυτό τών μεταφορών, μέ παράλληλη καί έδώ δυνατότητα επέκκλησης τής γενικότερης εξωτερικής καί ναυτιλιακής πολιτικής μιάς Χώρας - μέλος, όταν ανάλογα μέ τή συγκεκριμένη περίπτωση δέν θά επιθυμεί νά συμμετάσχει σέ κοινά Κοινοτικά άντίμετρα κατά Τρίτων Χωρών. Ο γενικότερος στόχος του μέτρου αυτού είναι ή αντιμετώπιση του διεθνούς προστατευτισμού υπό τίς διάφορες μορφές πού αυτός έκδηλώνεται (διάκριση σημαίας, διαφύλαξη φορτίων κλπ.).

Έξ άλλου στή διετία αυτή συνεχίστηκε ή χρηματοδότηση τών Δημ. Σχολών Έμπορικου Ναυτικού, τής ΔΣΗΝΟ καί του ΚΕΣΕΝ άπό τό Εύρωπ. Κοινοτικό Ταμείο καί έγκρίθηκε έπίδότηση 250.000 ECU γιά τήν αγορά άπό τό Y.E.N. ενός σκάφους άπορρύπανσης. Επίσης, εύρίσκεται σέ εξέλιξη ή διαδικασία προώθησης προγράμματος του YEN σέ συνεργασία μέ τόν Ε.Ε.Σ. γιά τή χρηματοδότηση άπό τήν Κοινότητα συστήματος έπικοινωνίας καί παροχής ιατρικών συμβουλών γιά πρώτες βοήθειες, από τό Θάλαμο Έπιχειρήσεων του YEN στό διαπλέοντα τόν Έλληνικό θαλάσσιο χώρο πλοία.

Ο.Ο.Σ.Α.:

Στά πλαίσια τής Έπιτροπής Ναυτιλιακών Μεταφορών (M.T.C.) του Ο.Ο.Σ.Α., υιοθετήθηκαν στις 13.2.87 από τό Συμβούλιο του Οργανισμού οι κοινές άρχές ναυτιλιακής πολιτικής πού θά διέπουν τίς σχέσεις τών Κρατών - μελών μεταξύ τους, καθώς καί τίς σχέσεις τους μέ Τρίτα κράτη.

Έπισημαίνεται ότι ή Χώρα μας έπαιξε ενεργό καί άποφασιστικό ρόλο σέ όλες τίς φάσεις τών διαβουλεύσεων καί διαπραγματεύσεων καί ότι τά κείμενα πού υιοθετήθηκαν καλύπτουν όλες τίς Έλληνικές θέσεις. Κύρια σημεία τών άρχών ναυτιλιακής πολιτι-

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.)

κής που υιοθετήθηκαν είναι τὰ ἑξῆς:

(α) ἔλευθερία τῶν μεταφορῶν BULKS
(β) Προστασία τῶν OUTSIDERS.
(γ) Σωστή ἐφαρμογή τῶν Κανόνων ἀνταγωνισμοῦ στὶς τακτικές γραμμές ὥστε νὰ ἐξασφαλίζεται ἡ ἐλεύθερη πρόσβαση στὰ φορτὰ καὶ νὰ μὴ παρεμποδίζεται ἡ δραστηριότητα τῶν πλοίων εἴτε ἀπὸ περιοριστικές μεθόδους τῶν CONFERENCES εἴτε ἀπὸ κατάχρηση τῆς δεσπόζουσας θέσης αὐτῶν.

(δ) Ἀντιμετώπιση τοῦ διεθνοῦς προστατευτισμοῦ μὲ τὴν καθιέρωση μηχανισμοῦ ποὺ προβλεπεῖ τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἐφαρμογή μέτρων κατὰ Τρίτων Χωρῶν ποὺ περιορίζουν τὴν ἐλεύθερη διακίνηση φορτίων ἀπὸ τὰ λιμάνια τους.

(ε) Περιορισμὸ τῶν διμερῶν συμφωνιῶν κατανόμης φορτίων ποὺ συνάπτουν Κράτη μέλη μὲ Τρίτες Χῶρες.

(στ) Διατήρηση τοῦ καθεστώτος τῆς ἀκτοπλοίας κάτω ἀπὸ ἐθνικὸ ἔλεγχο.

Ἐπειδὴ ἡ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ ποὺ υιοθετήθηκε ἀπὸ τὴν Ε.Ο.Κ. σὲ ὅλα σχεδὸν τὰ σημεία τῆς ταυτίζεται μὲ τὶς ἀρχές πολιτικῆς ποὺ υιοθετήθηκαν στὸν Ο.Ο.Σ.Α. διευκρινίζεται ὅτι οἱ Κοινοτικές ρυθμίσεις δεσμεύουν νομικὰ τὰ Κράτη-μέλη, ἐνῶ οἱ ἀρχές τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. παράγουν ἰσχυρές ἠθικές καὶ πολιτικές δεσμεύσεις ποὺ βέβαια ἀπευθύνονται σὲ ἕνα εὐρύτερο ἀριθμὸ Κρατῶν.

UNCTAD:

Στὰ πλαίσια τῆς UNCTAD ὑπογράφηκε στὶς 7.2.86 ἡ Διεθνὴς Σύμβαση γιὰ τοὺς Κανόνες Νηολόγησης τῶν πλοίων.

Οἱ σπουδαιότερες διατάξεις τῆς Σύμβασης αὐτῆς ἀναφέρονται στὴ συμμετοχὴ στὸ Κεφάλαιο τῶν πλοιοκτητριῶν ἐταιρειῶν, στὴν ἐπένδρωση τοῦ πλοίου καὶ στὴ διοίκηση / διαχείριση τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, σὲ σχέση μὲ τὸ Κράτος νηολόγησης τοῦ πλοίου καὶ τὴν πλοιοκτήτρια ἐταιρεία.

Ἐπίσης ἡ Σύμβαση περιέχει διατάξεις γιὰ τὴ δημιουργία ναυτιλιακῆς διοίκησης, γιὰ τὸν τρόπο τήρησης τῶν νηολογίων, τὴ διαφάνεια τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχείρησης κλπ.

Οἱ διαπραγματεύσεις καὶ συζητήσεις γιὰ τὴν υιοθέτηση τῆς Σύμβασης διήρκεσαν πολλὰ χρόνια, πέρασαν ἀπὸ διάφορες ἐπικίνδυνες, γιὰ τὴν Ἑλληνικὴ ναυτιλία, φάσεις ποὺ ὅλες ὅμως ξεπεράστηκαν μὲ ἐπιτυχία καὶ τὸ τελικὸ κείμενο τῆς Σύμβασης καλύπτει πλήρως ὅλες τὶς Ἑλληνικὲς θέσεις.

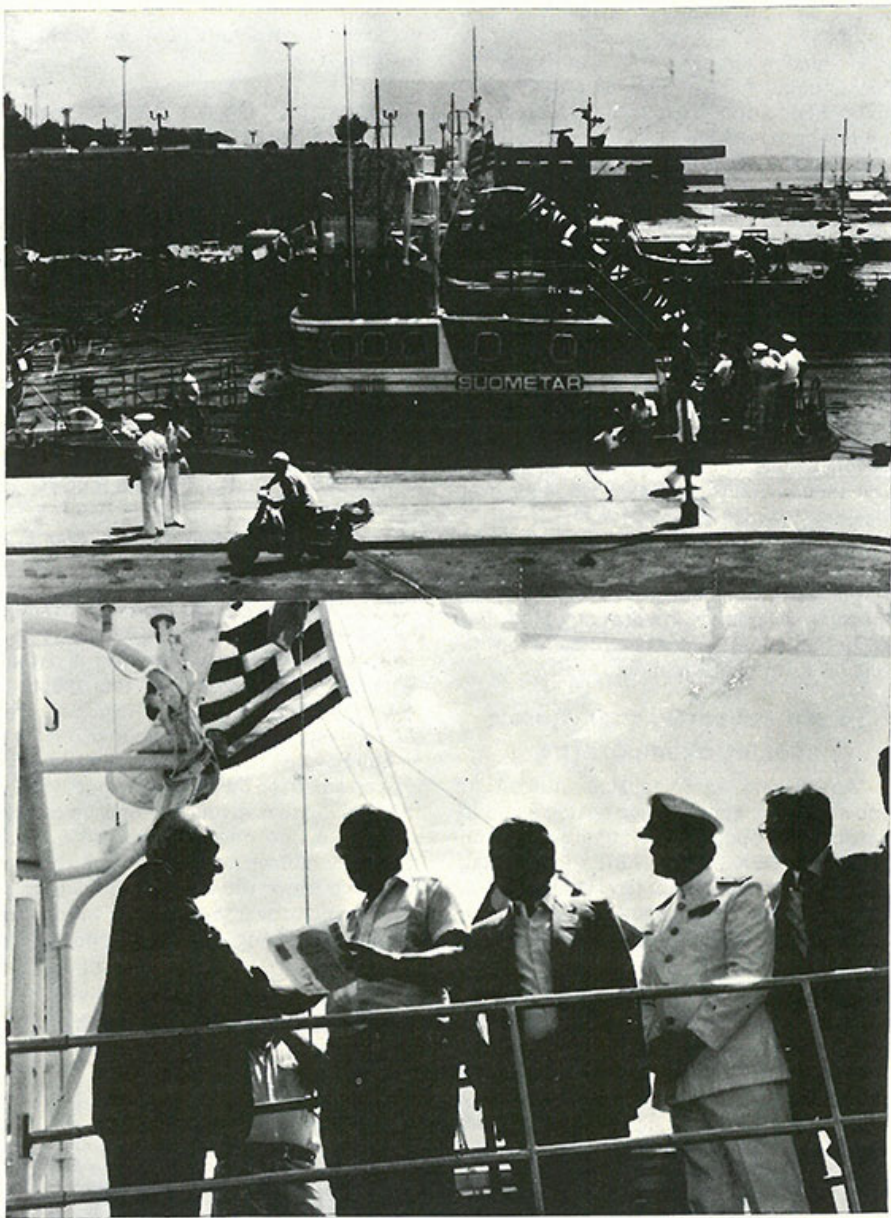
Ἡ φοίτηση στὰ δημόσια καὶ ἰδιωτικά λύκεια Ε.Ν.

Τὸ Ὑπουργεῖο ἀνακοίνωσε ὅτι ὅσοι μαθητὲς θέλουν νὰ φοιτήσουν στὰ Δημόσια Λύκεια Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν στὸν Πειραιᾶ πρέπει νὰ καταθέσουν τὰ δικαιολογητικά τους μέχρι τὶς 10 Σεπτεμβρίου.

Ἐπίσης θὰ λειτουργήσουν καὶ ὀκτὼ Ἰδιωτικά Λύκεια Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν Ε.Ν., ἐξιστὸν Πειραιᾶ, ἕνα στὴν Πάτρα καὶ ἕνα στὴ Σύρο, στὰ ὁποῖα ἡ κατανόμηση τῶν μαθητῶν θὰ γίνῃ μὲ βάση τὶς αἰτήσεις τῶν ὑποψηφίων καὶ τὶς εἰδικὲς συνθήκες λειτουργίας κάθε Ἰδιωτικοῦ Λυκείου.

Κάθε ὑποψήφιος πρέπει νὰ εἶναι ἀπόφοιτος λυκείου ἢ σχολῆς νέου τύπου ἢ γυμνασίου ὁποιασδήποτε κατεύθυνσης ἢ κάτοχος ἐνδεικτικοῦ Γ' τάξης παλαιοῦ ἑξατάξιου γυμνασίου ἢ πτυχιούχος κατώτερης τεχνικῆς ἢ ἐπαγγελματικῆς σχολῆς ἢ κατώτερης σχολῆς μαθητείας τοῦ ΟΑΕΔ ἢ μαθητῆς τεχνι-

Κατέπλευσε τὸ ναυαγοσωστικὸ τῶν Ἀδελφῶν Παπαδάκη



στὶς 3 Αὐγούστου κατέπλευσε στὸ λιμάνι τοῦ Πειραιᾶ τὸ πρότυπο ναυαγοσωστικὸ σκάφος «SUOMETAR» τῶν ἐφοπλιστῶν Γιώργου καὶ Νίκου Παπαδάκη τὸ ὁποῖο οἱ πλοιοκτήτες θὰ δωρήσουν στὸ Ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τὸ σκάφος ποὺ ἀπέπλευσε στὶς 4 Ἰουνίου ἀπὸ τὶς νήσους Κεῦμάν, κυβερνήσε μόνος του μέχρι τὴν Μαρίνα Ζέας, ὁ πλοιοκτήτης του Γιώργος Παπαδάκης. Στὴ Μαρίνα Ζέας ὑποδέχτηκαν τὸ σκάφος ὁ Ὑπουργὸς κ. Στάθης Ἀλεξανδρῆς, ὁ Γενικὸς Γραμματέας κ. Βασ. Παπαδόπουλος, ὁ Ἀρχηγὸς καὶ ὁ Ὑπαρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀντιναύαρχος Χρήστος Ντούνης καὶ ὁ ὑποναύαρχος Γιώργος Βασιλόπουλος, ἀντιπροσωπεύει τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, καθώς καὶ ἐκπρόσωποι τῆς ΠΝΟ, ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων, τῆς Ἑνώσεως Ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς πλοιοκτήτριας ἐταιρίας.

Στὸν πλοιοκτήτη-κυβερνήτη τοῦ σκάφους ὁ κ. Ἀλεξανδρῆς ἀπένευσε εἰδικὸ τιμητικὸ δίπλωμα πλοιάρχου Α' τάξης Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Τὸ σκάφος εἶναι ἀξίας 1,5 ἐκατ. δολλαρίων περίπου καὶ ἔχει κατασκευαστῇ στὴν Ἀγ-

γλία τὸ 1981. Ἐχει μήκος 16,30 μέτρα, πλάτος 5,21 μέτρα, καὶ βύθισμα 1,30μ. Εἶναι ἐξοπλισμένο μὲ τὰ τελειότερα ἡλεκτρονικά καὶ τηλεπικοινωνιακά μέσα, φέρει δύο μηχανές συνολικῆς ὑποδύναμης 1.000 περίπου HP, εἶναι ἱκανὸ νὰ ἀναπτύξει ταχύτητα 15 κόμβων καὶ εἶναι σκάφος «παντός καιροῦ» δηλαδὴ μπορεῖ νὰ πλεύσει κάτω καὶ ἀπὸ τὶς δυσμενέστερες καιρικὲς συνθήκες. Αὐτὸ ὀφείλεται στὸν εἰδικὸ τρόπο μὲ τὸν ὁποῖο ἔχει κατασκευαστῇ, ἔχει ἀπόλυτη στεγανότητα, ὅλα τὰ τοιχώματά του εἶναι διπλά καὶ τὸ ὕλικο κατασκευῆς του εἶναι ἐνισχυμένο πλαστικὸ.

Τὸ σκάφος τὸ ὁποῖο ὀνομάσθηκε «Ἀντώνιος Γ. Παπαδάκης» πρὸς τιμὴν τοῦ πατρὸς τῶν δωρητῶν, θὰ παραδοθεῖ στὸ ΥΕΝ κατὰ τὴν διάρκεια εἰδικῆς τελετῆς ποὺ θὰ γίνῃ στὸν Πειραιᾶ.

Στὶς φωτογραφίες: Τὸ «SUOMETAR» κατὰ τὸν κατάπλου του στὴ Μαρίνα Ζέας (ἄνω). Ὁ Ὑπουργὸς κ. Στάθης Ἀλεξανδρῆς ἐπιδίδει στὸν κ. Γιώργο Παπαδάκη τὸ εἰδικὸ τιμητικὸ δίπλωμα πλοιάρχου Α' ποὺ τοῦ ἀπένευσε παρουσία τοῦ Γεν. Γραμματέα κ. Παπαδόπουλου, τοῦ Ἀρχηγοῦ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀντιναύαρχου Χρ. Ντούνη, καὶ τοῦ προέδρου τῆς Ἑνώσεως Πλοιάρχων κ. Γιάννη Ψαρρά.

κών ή επαγγελματικών σχολών νέου τύπου, να έχει την Έλληνική ιθαγένεια και να κριθεί ικανός από την αρμόδια Ύγειονομική Επιτροπή.

Η επιλογή (θα εισαχθούν φέτος και στα δύο Δημόσια Λύκεια μέχρι 60 σπουδαστές) και ο καθορισμός σειράς προτεραιότητας έγγραφης των μαθητών στα παραπάνω Λύκεια Ε.Ν. γίνεται μηχανογραφικά με απόλυτη βαθμολογική κατάταξη και σε συνδυασμό με την σειρά προτίμησης των Λυκείων που έχουν δηλώσει.

Η βαθμολογική κατάταξη των υποψηφίων καθορίζεται από το μέσο όρο των αναλυτικών βαθμολογιών στα μαθήματα Ν. Έλληνικών, Μαθηματικών, Φυσικής, Χημείας και στις ξένες γλώσσες που αναγράφονται στο τίτλο σπουδών.

Όσοι ενδιαφέρονται μπορούν να πάρουν περισσότερες πληροφορίες από την Διεύθυνση Οργάνωσης και Λειτουργίας Σχολών του Υπουργείου Ναυτιλίας, Νοταρά 92, στον Πειραιά, τηλ. 4121211 έως 429.

Τά δικαιολογητικά πρέπει να κατατεθούν στα Δημόσια Λύκεια Έμπορικου Ναυτικού Πλοίαρχων και Μηχανικών, Καραϊσκού 104, Μέγαρο Πειραικού Συνδέσμου στον Πειραιά, τηλ. 4179318 και 4124973 απ' όπου επίσης δίνονται σχετικές πληροφορίες.

Τό νέο καθεστώς χορηγήσεως αδείας σκοπιμότητας

Άρχισε από τις 27 Ιουλίου να ισχύει το νέο καθεστώς χορηγήσεως αδειών σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση πλοίων με τη δημοσίευση (ΦΕΚ 384Β/27.7.87) της υπ' αριθ. 91152/23/6 απόφασης των υπουργών Δικαιοσύνης και Έμπορικης Ναυτιλίας.

Η εν λόγω απόφαση ορίζει ότι επί των αιτήσεων για τη χορήγηση αδειών σκοπιμότητας για τη δρομολόγηση πλοίων αποφασίζει

οριστικώς και τελεσιδικώς τριμελής επιτροπή που αποτελείται από τον νομικό σύμβουλο του ΥΕΝ, από έναν έφετη των πολιτικών δικαστηρίων και έναν έφετη των διοικητικών δικαστηρίων.

Παράρτημα Οίκου Ναύτου στην Σητεία Κρήτης

Στάλθηκε στο Έθνικό Τυπογραφείο για να δημοσιευθεί Προεδρικό Διάταγμα που προβλέπει την Ίδρυση Παραρτήματος Οίκου Ναύτου στη Σητεία της Κρήτης. Το ΥΕΝ ανακοίνωσε ότι με την Ίδρυση του πλοίου Π.Ο.Ν. επιδιώκεται η άμεση και επιτόπια εξυπηρέτηση των ασφαλισμένων που διαμένουν στην περιοχή αυτή, οι οποίοι σήμερα μεταβαίνουν για την εξυπηρέτησή τους στον Άγ. Νικόλαο Κρήτης.

Τό ΠΟΝ Σητείας θα έχει δική του παγία προκαταβολή ώστε οι ασφαλισμένοι να εξυπηρετούνται και σε οικονομικά τους θέματα.

Παροχή προστασίας από τον Ο.Ν. σέ διαζευγμένους

Από τό υπουργείο Ναυτιλίας στάλθηκε για να δημοσιευθεί στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως Προεδρικό Διάταγμα με τό οποίο επεκτείνονται οι διατάξεις του άρθρου 30 του Ν. 1469/84 και στους ανασφάλιστους διαζευγμένους συζύγους ναυτικών.

Σύμφωνα με τό άρθρο 1 του εν λόγω Π.Δ., ό ανασφάλιστος διαζευγμένος σύζυγος ναυτικού (άνδρας ή γυναίκα) μπορεί να διατηρήσει σάν άμεσα ασφαλισμένος τό δικαίωμα παροχών άσθενείας σέ είδος που είχε κατά τό χρόνο λύσης του γάμου στόν Οίκο Ναύτης, στόν όποίο ήταν ασφαλισμένος για τίς παροχές αυτές ό άλλος σύζυγος, έφόσον συντρέχουν οι παρακάτω προϋποθέσεις:

α) Ο γάμος λύθηκε μετά την συμπλήρωση

του 35ου έτους της ηλικίας και β) δέν καλύπτεται άμεσα ή έμμεσα για παροχές άσθενείας από άλλο ασφαλιστικό φορέα.

Τό παραπάνω Προεδρικό Διάταγμα θα άρχισι να ισχύει ένα μήνα μετά από την δημοσίευσή του στήν Έφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Προσωπικό για πλοηγικούς σταθμούς

Από τό Ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας προκηρύχθηκε ή πλήρωση, με επιλογή, όκτώ θέσεων προσωπικού για τούς Πλοηγικούς Σταθμούς:

- Αντίκυρας: Μία θέση μόνιμου Λεμβούχου (ναύτη πλοηγίδων - πρυμνοδέτη).

- Θεσσαλονίκης: Δύο θέσεων λεμβούχων (ναυτών πλοηγίδων - πρυμνοδετών) με σύμβαση ιδιωτικού δικαίου αορίστου χρόνου, δύο θέσεων κυβερνητών πλοηγίδων και δύο μηχανοδηγών πλοηγίδων με όμοια, όπως παραπάνω σχέση εργασίας καθώς και μία θέση μόνιμου μηχανοδηγού πλοηγίδων.

Οι ενδιαφερόμενοι για περισσότερες πληροφορίες μπορούν να άπευθύνονται στό Ύπουργείο Ναυτιλίας, Διεύθυνση Διοικητικού, Τμήμα 1-Δ', Γρηγόρη Λαμπράκη 150, 3ος όροφος, γραφ. 324 ή στό τηλέφωνο 417.0884.

Πρόταση για ναυπηγεία στήν Καβάλα

Σύμφωνα με πληροφορίες της έφημερίδας «Λόυντ Λίστ», ναυτιλιακή εταιρία του Πειραιώς διευθυνόμενη υπό του κ. Ιωάν. Ν. Φαράκλα υπέβαλε έκ νέου στήν κυβέρνηση σχέδια για την εγκατάσταση στήν περιοχή της Καβάλας ναυπηγείων, διαλυτηρίων πλοίων και χαλυβουργίας, προϋπολογιζόμενης δαπάνης ύψους 500 έκ.τ. δολλαρίων.

Κατά τίς πληροφορίες της έφημερίδας, ή ίδια εταιρία είχε υποβάλει παρόμοια πρόταση και τό 1984.

Ύποτροφία της Ναυτιλιακής Λέσχης σέ Έλληνα πτυχιούχο της Βιομηχανικής

Συνεχίζοντας για τρίτη συνεχή χρονιά μία ώραία παράδοση, τό διοικητικό συμβούλιο της Ναυτιλιακής Λέσχης Πειραιώς ανακοίνωσε στίς 13 Αύγουστου τη χορήγηση ύποτροφίας ύψους 3.000 λιρών Άγγλίας, στόν πτυχιούχο της Βιομηχανικής Σχολής Πειραιώς κ. Μιχαήλ Χαβούτη, ό όποιος θα φοιτήσει από τη προσεχή περίοδο στό Κέντρο Ναυτιλίας, Έμπορίου και Χρηματοδοτήσεων του City University, που ως γνωστόν διευθύνει ό φίλιτος καθηγητής Κώστας Γραμμένος.

Διεθνές Συμπόσιο στή Χίο

Από 24-28 Σεπτεμβρίου θα πραγματοποιηθεί στή Χίο διεθνές συμπόσιο με θέμα: «Χίος — Γένοβα — Ιστορία — Πολιτισμός 1346 - 1566, οργανωμένο από τό Πανεπιστήμιο Αιγαίου σέ συνεργασία με τό Ύπουργείο Αιγαίου, τό Ύπουργείο Πολιτισμού και Έπιστημών, τη Νομαρχία Χίου και τόν Δήμο Χίου με την εύκαιρία της άδελφοποίησης Χίου — Γένοβας.

Στό Συμπόσιο αυτό θα συμμετάσχουν ως όμιλητές καθηγητές και άλλες προσωπικότητες από την Ιταλία, Άμερική και Ισπανία καθώς επίσης και Έλληνες καθηγητές ό όποιοι θα μιλήσουν για την Ιστορία και τόν πολιτισμό της Χίου.



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

Athens

Πρός τόν σκοπό της οργάνωσης του συμποσίου έχουν συσταθεί τρεις επιτροπές, τμητική, επιστημονική και οργανωτική.

Πρόστιμο 800.000 δρχ. σε μηχανικό για ρύπανση

Τό λιμεναρχείο Πειραιώς επέβαλε πρόστιμο 800.000 δρχ. στον Α' μηχανικό του με σημαία Λιβάνου φορτηγού πλοίου «LADY HIND» για ρύπανση με πετρέλαιο της θαλάσσιας περιοχής του άγκυροβολίου του λιμανιού.

Εξ άλλου τό λιμεναρχείο Ισθμίας επέβαλε πρόστιμο 100.000 δρχ. στο υποπλοίαρχο του Έλληνικού δεξαμενόπλοιου «Χρυσόπηγη», για ρύπανση μικρής έκτασης της θαλάσσιας περιοχής των εγκαταστάσεων των διυλιστηρίων της Μότορ Όιλ στους Αγίους Θεόδωρους.

Κατηγορείται για ναυτολογίες με άμοιβή

Από τό ΥΕΝ ανακοινώθηκε ότι τό λιμεναρχείο Πειραιώς σχημάτισε δικογραφία κατά του Δικαίου Γκλεζάκου, 44 ετών, ό οποίος διατηρεί ναυτιλιακό γραφείο στον Πειραιά, διότι απέσπασε από δύο άλλοδαπούς χρηματικό ποσό 350 δολλαρίων (από τόν καθένα) προκειμένου νά μεσολαβήσει για τήν ναυτολόγησή τους σε πλοίο. Η δικογραφία υποβλήθηκε στον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Πειραιώς.

Νέα φυλλάδια

Από τίς αρμόδιες υπηρεσίες του ύπουργείου Ναυτιλίας εκδόθηκαν τόν Ιούλιο 568 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Προαγωγές λιμενικών

Μέ Προεδρικό Διάταγμα πού δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως προήχθηκαν στο βαθμό του πλοίαρχου Λιμενικού Σώματος ό αντιπλοίαρχος Σάβ. Μπήλιας και στο βαθμό του αντιπλοίαρχου ό πλωτάρχης Νικ. Περγαμάλης.

Θάνατος ναυτικού

Στό επιβατηγό «Πήγασος», κατά τή διάρκεια ταξιδιού από τόν Πειραιά για τή Μύκονο, πέθανε από έμφραγμα ό ναύτης Παν. Μέξης.

● Από τό μικρό κυπριακό φορτηγό «Ευαγγελία» πού έπλεε βόρεια από τήν Κάρπαθο, παραλήφθηκε από ταχύπλοο σκάφος και μεταφέρθηκε στο νοσοκομείο της Ρόδου ό μάγειρας Βασ. Άβραμιδης, 62 ετών, ό οποίος είχε άρρωστήσει.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΒΑΣ. Γ. ΓΡΑΒΑΡΗ

«Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΣ»

Ένωρίτατα άσχοληθείς με τή μελέτη και τή έρμηνεία του ναυτικού δικαίου ό Υποναύαρχος Λ.Σ. Βασίλειος Γράβαρης, έχει πλουτίσει τή νομική ναυτική μας βιβλιογραφία με σειρά βιβλίων και μελετών πού τόν έχουν δίκαια κατατάξει στους έγκριτοτέρους σύγχρονους έρευνήτες του ναυτικού δικαίου.

Μία άκόμα τέτοια μελέτη του για τή σύμβαση της θαλασσίας ρυμουλκήσεως, πού δημοσιεύτηκε στο τόμο ΛΗ της έγκριτης νομο-

λογιακής επιθεωρήσεως του Έμπορικού Δικαίου, κυκλοφόρησε πρόσφατα σε άνάτυπο τριάντα σελίδων. Στή μελέτη αυτή ό κ. Γράβαρης έρευνά έξονυχιστικά τή σύμβαση ρυμουλκήσεως, για τήν όποία ή έλλειψη νομοθετικής ρυθμίσεως, ιδίως στη σφαίρα του ιδιωτικού δικαίου, έχει δημιουργήσει ζωηρές άμφισβητήσεις και συγχύσεις με σοβαρές πρακτικές συνέπειες. Στήν άρχή ό συγγραφέας προσδιορίζει τό άντικείμενο και τό χαρακτηριστήρα της συμβάσεως, τόν τρόπο της καθάρσεως και άποδείξεώς της και κάνει άναφορά στις νομοθετικές της πηγές. Στή συνέ-

χεια έρευνά μεθοδικά τήν έπίμαχη και πολυσήμαντη διαφορά της ρυμουλκήσεως από τή θαλάσσια άρρωγή καθώς και τίς συνέπειες της διακρίσεως. Διασφαλίζει έπίσης τήν άμφιλεγόμενη νομική φύση της ρυμουλκήσεως, δεχόμενος τή διαστολή μεταξύ των δύο βασικών αυτής μορφών, της ρυμουλκήσεως — χειρισμών και της ρυμουλκήσεως — μεταφοράς. Στή συνέχεια αναλύονται οι ύποχρεώσεις των δύο μερών, ρυμουλκώς και ρυμουλκουμένου και εξετάζονται οι συνέπειες από τήν πλημμελή έκτέλεση της συμβάσεως.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στις 12 Αυγούστου 1987. Τιμή σε δολάρια ΗΠΑ ανά τόνο. Πηγή: KRISTENSONS PETROLEUM, Νέα Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Βοστώνης	125.55/126	129/129.50	180/182
N. Υόρκης	119.50/122	121.75/124	170/172
Φιλαδέλφειας	119/124	121/125	170/172
Βαλτιμόρης	120/123	122/125	170/172
Νόρφολκ	118/123	119/125	168/172
Σαβάννας	120.50/122	123/125	169/170
Τζάκσονβιλ	122.50/123.50	124.50/125.50	169.75/170.75
Π. Έβεργκλέιτς	124/125	126/128	177/178
Τάμπας	120/122.50	123/124	165.75/170
Μόμπιλ	117/119	118/122	165/167
Νέας Όρλεάνης	114/117	115.50/117	165/169
Μπωμόντι/Π. Άρθουρ	118/118.50	119/119.50	165/166
Χιούστον	114/116	116/117	163/165
Κόρπους Κρίστι	117/118	119/121	171/173
Λός Άντζελες	113/118	113/119	170/175
Σάν Φραντζίσκο	114/116	116/117	169/170
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	119/123	121/125	175/180
Σηάττλ	117/121	119/122	170/180
Μόντρεαλ	119/121	121/124	176/180
Άγ. Ευσταθίου	124/127	127/130	181/186
Φρήπορτ	123/124	125/126	175/176
Τρίνιταντ	127/128	131/132	180/182
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	123/125	128/129	177/180
Σαίντ Κρουά	19.00	19.10	24.35
Βενεζουέλας	19.28	19.53	23.92
Βραζιλίας	125	128	270MTD
Ρότερνταμ	109/110	111/112	150/152MTD
Άμβέρσας	110/111	112/113	153/154MTD
Άμβούργου	112/114	115/116	157/159MTD
B. Γαλλίας	119/120	123/125	173/175MTD
N. Γαλλίας	116/117	119/120	169/170
Ίσπανίας	122/123	125/127	188/190
Θέουτας	120/121	122/123	166/168
Γένοβας	121/123	124/126	177/179MTD
Αύγουστας	120/122	123.50/125	172/173MTD
Πειραιός	114/115	119/120	172/173MTD
Σουέζ Κανάλ	126/128	126/128	196/198MTD
Τζέντας	—	121.50/125	161.50/165MTD
Νταμμάμ	—	118.50/121.50	162/165MTD
Ράς Τανούρα	—	121.50	165MTD
Φουτζέιρα	120/121	121/123	165/166MTD
Κουβέιτ	121/125	126/130	170
Ντακάρ	137/139	142/144	192/195
Ντάρμπαν	—	118/119	235/240
Τζιμπουτί	—	130	180/182
Σιγκαπούρης	118/119	121/122	159/161
Κορέας	130/132	133/135	177/180
Ίαπωνίας	134/138	137/139	184/188

Oracle trade supply b.v.

Phone: 010 4622744

Telex: 25525 ZANJO

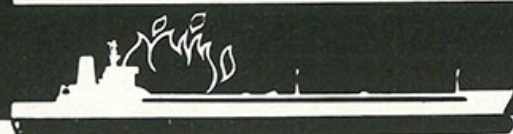
Telefax: 010-4150082

Cable: ORACLE Rotterdam

P.O.BOX. 11088

3004 EB Rotterdam

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣΣ	Βρεταννική	1.123	1978	Κατά τό ταξίδι Μπέρμπερα για Τζέντα, υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής, στις 22/7 και ζήτησε τη συνδρομή ρυμουλκού.
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	Παναμαϊκή	11.148	1969	Προσάραξε έμπορτο, στη Βραζιλία, στις 28/7 και υπέστη ζημιές στο πηδάλιο. Αποκολλήθηκε χωρίς βοήθεια και ρυμουλκήθηκε στο Ρίο Ιανέιρο για επιθεώρηση.
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι.	Κυπριακή	13.443	1971	Αγκυροβολημένο στη Τσιταγκόνγκ, συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Banglar Doot», στις 30/7.
ΛΕΥΚΑΣ ΣΑΝ	Όνδοῦρας	2.596	1965	Συγκρούστηκε στο Γιβραλτάρ με τό φορτηγό «Hande», στις 12/7 και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΜΑΡΩ	Έλληνική	962	1966	Κατά τό ταξίδι Πόρτ Σουδάν για Θεσσαλονίκη υπέστη βλάβη της κυρίας μηχανής στά μέσα Ιουλίου και κατέπλευσε στο Βόλο για έπισκευές.
ΝΤΑΎΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	Έλληνική	4.800	1970	Κατέπλευσε στη Λάς Πάλμας στις 9/8, με βλάβη στην ηλεκτρογεννήτρια.
ΡΗΛΑΊΑΝΤ	Έλληνική	9.774	1977	Ανέφερε προσάραξη στην Έρυθρά θάλασσα, στις 30/7.
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ	Κυπριακή	9.044	1973	Δουκέρκη για Ινδία, συγκρούστηκε άνοικτά του Γιβραλτάρ, με τό φορτηγό «Pacific Confidence 2.» και κατέπλευσε στον Πειραιά στις 2/8 για επιθεώρηση.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΊΟΝ	Έλληνική	38.484	1977	Ν. Κορέα για Σασέμπο, συγκρούστηκε με τό μπάλκερ «Korean Jade» άνοικτά της Τσουσίμα στις 1/8, και υπέστη ζημιές στην προπέλλα και τό πηδάλιο και ρήγμα στο μηχανοστάσιο. Ρυμουλκήθηκε στο Σασέμπο για έπισκευές.
ΔΙΑΣ	Έλληνική	16.379	1981	Συγκρούστηκε σε θέση 23.30 Β, 36.39Α με τό φορτηγό «Vishva Arunha».
ΕΡΥΘΙΑΝΗ	Παναμαϊκή	19.044	1968	Δρέπανον για Τζέντα, προσάραξε σε θέση 27.59 Β, 33.28.3Α, στις 3/8. Ζητήθηκε ή συνδρομή ρυμουλκών.
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΊΝΤ	Έλληνική	20.960	1983	Ανέφερε ζημιές, συνεπεία σύγκρουσης με πλωτό γερανό, στη Μπαγιόν, τον Ιούλιο.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	Παναμαϊκή	15.756	1976	Υπέστη ζημιές στο κατάστρωμα, στην Άλεξάνδρεια, τον Ιούλιο.
ΜΑΡΙΑ	Έλληνική	29.761	1981	Κατά την εκφόρτωση Δρέπανον, στις 3/8, συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Ρέα Σκάυ» και υπέστη ζημιές στη πηδάλιο.
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	Έλληνική	15.320	1977	Συγκρούστηκε με ρυμουλκό, στην Τέμα, στις 1/8.
ΠΟΣΕΙΔΩΝ Β.	Έλληνική	11.048	1958	Υπέστη ζημία σε γερανό, στο Σουέζ, στις 26/7.
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	Λιβεριανή	20.670	1971	Απώλεσε την άγκυρα, στην Τενερίφη, στις 7/7.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ	Έλληνική	41.390	1981	Υπέστη ζημία στην κυρία μηχανή, στις 24/7, κατά τό ταξίδι Φιουμιτσόνο για Γένοβα. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ	Έλληνική	29.910	1981	Ανέφερε βλάβη της ηλεκτρογεννήτριας στον Πειραιά, στις 10/8.
ΠΙΊΣ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.	Παναμαϊκή	27.000	1987	Βομβάη για ΗΠΑ, προσάραξε στις 6/8 στο Σουέζ. Αναλήφθηκαν προσπάθειες για την άποκόλληση.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η σαφώς ανοδική πορεία των ναύλων καθ' όλη τη διάρκεια του πρώτου δεκαπενθήμερου του Αυγούστου ήταν φαινόμενο πέραν κάθε αμφιβολίας και έσήμανε τη διάλυση των φόβων για ένα δύσκολο καλοκαίρι που αντίθετα, για πρώτη φορά εδώ και πολλά χρόνια παρουσιάζεται ευόωνο και κερδοφόρο.

Οι παραπάνω παρατηρήσεις, όμως, κυρίως αναφέρονται στα πολύ μεγάλα πλοία μέχρι και μεγέθους πάναμαξ τα οποία και λαμβάνουν τη μερίδα του λέοντος από το πανηγύρι των ναύλων. Πράγματι, έντυπωσιακή ήταν η ζήτηση για τέτοια μεγέθη και εξίσου έντυπωσιακή η άνοδος ναύλων και μισθωμάτων. Και είναι χαρακτηριστικό ότι, μέσα από βαθμιαίες βελτιώσεις, ο ναύλος για 52.000 τόννους από Κόλπο ΗΠΑ για Ίαπωνία ανήλθε, τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, στα δολ. 17,25 ενώ δολ. 9,75 πληρώνονταν για τις προς Όλλανδία φορτώσεις. Και είναι μόνον γεγονός ότι η ευφορία που διέκρινε τη ναυλαγορά στα μεγάλα πλοία κάπως επεκτεινόταν και στα μικρότερα μεγέθη χωρίς να εγγίζει ουσιαστικά τα μικρά (15.000 τόν. d.w. μέχρι handy size) που εν πολλοίς αντιμετώπιζαν θέμα άπασχολήσεως, ιδίως στην περιοχή της Άπω Ανατολής.

Γενικά, όμως, η ναυλαγορά σά σύνολο φαίνεται να οδηγείται προς υψηλότερα όσο και σταθερότερα επίπεδα όπου ασφαλώς, άργα ή γρήγορα, θα μετάσχουν όλα τα μεγέθη. Και το αυτό διότι φαίνεται ότι τα τόσο προτιμώμενα μεγάλα πλοία δεν επαρκούν πλέον σε αριθμό για να καλύψουν τη ζήτηση και, βαθμιαία, οι έντολες θα πρέπει πραγματικά να διαφοροποιηθούν ερχόμενες σε αντίστοιχα με το μέγεθος και τύπο της διαθέσιμης χωρητικότητας.

Αντί τώρα να επεκταθούμε σε ειδικές περιπτώσεις και επί μερους πράξεις, σκοπιμότερο θα ήταν να χρησιμοποιήσουμε το διαθέσιμο για το παρόν δελτίο χώρο στην αναζήτηση των αιτίων αυτής της «παράδοξης» Αύγουστιατικής άνοδου της αγοράς.

Και πρώτα, για πολλοστή ίσως φορά, θα σημειώσουμε ότι βασικός μοχλός της αγοράς περαμένων τα σιτηρά, τόσο ως προς τη Σοβιετική δραστηριότητα που, αν και συγκεκριμένη, είναι αρκετά διαφανής και αντιληπτή, όσο και προς τις από Κόλπο ΗΠΑ προς Ίαπωνία, άλλες χώρες της Ανατολής και Κόντινεντ φορτώσεις που, με κίνητρο

σχετικά χαμηλές και πρωτοδοτούμενες τιμές του προϊόντος, ακολουθούν πυρετώδη ρυθμό. Κάτω από το κλίμα της «βιασύνης» είναι φυσικό να προτιμώνται τα μεγάλα πλοία που γρήγορα καθίστανται «άγαθό εν ανεπαρκεία», ιδιαίτερα όταν η αύξηση της ζήτησης χρονικά συμπίπτει με μία εξαιρετικά ζωνρή ναυλαγορά των πετρελαιοειδών που απομακρύνει το σύνολο σχεδόν των μικτών πλοίων από την αγορά του ξηρού φορτίου. Φαίνεται έτσι καθαρά ότι η τελευταία βρίσκεται αυτή τη φορά σε στενή εξάρτηση από το πετρέλαιο και τη ναυλαγορά του, οι τύχες της οποίας άμεσα συναρτώνται προς τη πολεμική σύγκρουση Ιράν — Ιράκ που μέσα από τη δραματική τροπή της δεν αποκλείεται να οδηγηθεί σε κάποιο τέλος με άγνωστες ακόμα επιπτώσεις στην αγορά.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Είναι αυτονόητο ότι η άνοδος των ναύλων συμπαράσχει στην ανοδική πορεία τους και τα μισθώματα των χρονοναυλώσεων. Αξίζει όμως ιδιαίτερα να σημειώσουμε το μεγάλο αριθμό των κλεισιμάτων περιόδου σε ύψηλά επίπεδα μισθωμάτων, λύση στην οποία κατέφυγαν πολλοί σοβαροί ναυλωτές προκειμένου να εξασφαλίσουν χωρητικότητα για τους επόμενους μήνες που δεν αποκλείεται να φανούν σκληροί γι' αυτούς. Έτσι, το σύνολο σχεδόν των διαθέσιμων capex size πλοίων και μεγάλο αριθμός πάναμαξ ήταν αντικείμενο της ιδιαίτερης προσοχής των ναυλωτών που φαινόταν επίσης αρκετά ελαστικοί στη συνομολόγηση του μισθώματος. Τα πρώτα κλείνονταν περί τα δολ. 2.60/2.70 ανά τον. d.w. για ταξίδι και περί τα δολ. 2 για μακρά περίοδο ενώ, στα πάναμαξ, μισθώματα της τάξεως των δολ. 7.000-7.500 ακούγονταν πολύ συχνά για 12 μήνες.

Κάποια συγκράτηση στα μικρότερα μεγέθη, με περιοχές «αίχμης» και, κατά συνέπεια, υψηλών μισθωμάτων κράτησε την αγορά σε

άνεκτά μέχρι καλά επίπεδα.

Η αίσιοδοξία για το άμεσο μέλλον δεν είναι αδικαιολόγητη, μία επιφύλαξη όμως στον άφορα στίς μακροπρόθεσμες εξελίξεις θα ήταν κάτι περισσότερο από άπλη πράξη σωφροσύνης.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Κάτω από τη βαρεία σκιά της πολιτικής τάσεως και του πολεμικού κλίματος που κυριαρχούσε στην περιοχή του Περσικού Κόλπου και υπό την απειλή της ανά πάσα στιγμή διακοπής της ροής του μαύρου χρυσού, η ναυλαγορά κινήθηκε προς σαφώς ανοδικές τάσεις που καθρεφτίζονται στην πορεία των ναύλων για VLCC.

Πράγματι, ξεκινώντας από το σχετικά υψηλό WS 63-65 παρατηρήθηκε ουσιαστική άνοδος που έφθανε τα WS 75 περί τα μέσα του δεκαπενθήμερου και — τη στιγμή που γράφεται το παρόν — έτεινε στα WS 80, πάντοτε για δυτικές όψεις, ενώ κατά 7-8 μονάδες της κλίμακος άνωτεροι ναύλοι πληρώνονταν για ανατολικές όψεις. Τις αυτές περίπου τάσεις ακολουθούσαν και οι ναύλοι για μικρότερα μεγέθη, αν και το ενδιαφέρον εστιάζονταν στα μεγάλα πλοία.

Χωρίς ιδιαίτερες εξάρσεις αλλά σε πολύ ικανοποιητικά επίπεδα κινήθηκε η Μεσόγειος όπου οι 80.000 τόννοι για Κόντινεντ πληρώναν WS 85 ενώ περί τα WS 90 έτεινε η αντίστοιχη ένδομοσογειική μεταφορά.

Ζωνρή ή Δυτική Αφρική απορρόφησε σημαντικό αριθμό μεγάλων πλοίων με προτίμηση μεγέθη των 120.000 τόννων που πληρώναν WS 75-80 για ΗΠΑ και WS 82-85 για Κόντινεντ.

Αμετάβλητη στη σταθερότητά της ή Βόρεια Θάλασσα ενώ ουσιαστική ήταν η βελτίωση στην Καραϊβική από όπου σημαντικός αριθμός φορτίων κινήθηκε προς ΗΠΑ αλλά και προς Ίσπανία, Αγγλία και Κόντινεντ.

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΚΑΝΑΡΗΣ: Σαίντ Λόρενς και Νόρφολκ 30.000 τόν. κριθής Άκαμπα, δολ. 20,50, 5 ημέρες/ 3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 10-15.

ΑΓ. ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ: Άμερ. Κόλπο 20.000 τόν. γεννήματα Δυτική ακτή Μεξικού, δολ. 15,50 φίο, 5.000/1.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, 1-15 Αύγουστου.

ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ: Τολέδο 20.000 τόν. γεννήματα Πορτογαλία, δολ. 15,50 φίο, 5 ημέρες/ 5.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άρχές Αύγουστου.

ΑEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/5 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

LARRY Λ.: Άμερ. Κόλπο 26.000 τον. περίπου σιτηρά Μπαγκλαντές, δολ. 24 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΝΒ: Μεγ. Λίμνες 16.800 τον. γεννήματα Άλγερία δολ. 24,15 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Αυγούστου.

ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.: Σαϊντ Λόρενς 32.000 τον. κριθής Σαουδαραβικό λιμάνι Έρυθράς, δολ. 17,80 φίο, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση Αυγούστου.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ: Ποταμό Μισισσιππή 56.400 τον. σιτηρά, Άκαμπα, δολ. 990.000 κατ' άποκοπή φίο, 20 ημέρες, μέχρι Αυγούστου 14.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ: Ποταμό Μισισσιππή 14.450 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλλο, δολ. 14,75 φίο, 4 ημέρες/600 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 13-17.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: Βανκούβερ 50.000 τον. περίπου γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 9,25, 5.000 τον. φόρτωση/6.500 τον. έλευθ. εκφόρτωση, τέλη Αυγούστου.

ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ: Άμερ. Κόλπο 18.000 τον. σιτηρά Άλγερία, δολ. 20,25 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου.

ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ: Άμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 16 φίο, 9.000/9.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχες Σεπτεμβρίου.

ΑΛΦΕΙΟΣ: Άμερ. Κόλπο 52.000 τον. γεννήματα Ιαπωνία, δολ. 15,50 φίο, 11 ημέρες, Αυγούστου 15-25.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: Άμερ. Κόλπο 60.000 τον. γεννήματα Όλλανδία, δολ. 9 φίο, 10 ημέρες, Αυγούστου 10-20.

ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ 1: Σαϊντ Λόρενς 32.800 τον. γεννήματα Μοντεβιδέο, δολ. 11,50 φίο, 5 ημέρες/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 10-25.

ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΪΤΖ: Σαϊν Λόρενς 18.600 τον. περίπου σιτηρά Τίλμπουρι, δολ. 13 φίο, 4 ημέρες/8.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 6-13.

ΕΠΟΣ: Μοντερέλ 21.000 τον. σιτηρά Ιταλία, δολ. 12 φίο, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχες Αυγούστου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΑΣΤΟΡ: Χάι Πόιντ 60.000 τον. γαϊνθρακες Γκιζόν, δολ. 11,50 φίο, 30.000/15.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου.

ΙΑΣΩΝ Σ.: Λόουερ Μπουκάναν 70.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Άμβέρσα, δολ. 5,40 φίο, 5 ημέρες, β' δεκαπενθήμερο Αυγούστου.

ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ: Ρουέν 19.000 τον. σιτηρά δυτική άκτή Ιταλίας, δολ. 9 φίο, 5.000/2.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 15-20.

ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ.: Άκαμπα 14.000 τον. φωσφάτα

Δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 12,50 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, Αυγούστου 10-12.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΕΛΙΝΑ: 27.687 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νότιο Άφρική Αυγούστου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.000 την ημέρα.

KOMMON BENTΣΙΟΥΡ: 26.100 τον. d.w. του 1971, παράδοση Ρόττερταμ άμεση, επαναπαράδοση Έρυθρά Θάλασσα, δολ. 4.850 την ημέρα.

ΝΤΑΪΝΑΜΙΚ: 29.332 τον. d.w. του 1979, παράδοση Βανκούβερ άμεση, επαναπαράδοση Περού, δολ. 4.400 την ημέρα, πλέον δολ. 40.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ: 45.244 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βανκούβερ Ιουλίου 31 — Αυγούστου 2, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ Ιαπωνία/ Μαλαισία/ Ινδονησία, δολ. 4.000, πλέον δολ. 145.000 για πλού υπό έρμα.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.: 63.886 τον. d.w. του 1983, παράδοση Άμερ. Κόλπο Αυγούστου 5-10, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα δολ. 6.000 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλού υπό έρμα.

ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ: 21.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νότιο Κορέα Αυγούστου, επαναπαράδοση Αϊγυπτο, δολ. 4.050 την ημέρα.

ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.: 65.085 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόντινεντ άρχες Αυγούστου, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 6.250 την ημέρα, όψιόν ταξίδι 6/9 μηνών προς δολ. 6.800 την ημέρα.

ΕΒΜΑΡ: 29.200 τον. d.w. του 1976, παράδοση Φλάσιγκ Αυγούστου 9-12, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Σκώ/ Πάσσερο, δολ. 3.700 την ημέρα.

ΕΝΑΡΞΙΣ: 15.745 τον. d.w. του 1977, παράδοση Χόγκ Κόγκ Αυγούστου, επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣΣ: 61.177 τον. d.w. του 1984, παράδοση Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 5-10, επαναπαράδοση Γιβραλτάρ / Σκώ, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΕΜΟΣ: 61.636 τον. d.w. του 1981, παράδοση Ρόττερταμ, Αυγούστου 20-25 ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Άπω Ανατολή, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΤΖΟΥΕΛ 1.: 65.400 τον. d.w. του 1983, παράδοση Ιαπωνία έως Αυγούστου 15, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 7.150 την ημέρα.

ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ: 37.734 τον. d.w. του 1985, παράδοση Ιαπωνία Αυγούστου 11-15, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 5.150 την ημέρα.

ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΡΥ: 15.120 τον. d.w. του 1979, παράδοση Παρανάγκουα Αυγούστου, επαναπαράδοση Τριέστη, δολ. 5.750 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ: 62.700 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ιαπωνία, Αυγούστου 10-20, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΚΡΟΝ: 117.949 τον. d.w. του 1972, παράδοση Κόντινεντ άμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω Ρίτσαρντ Μπαϊν, προς δολ. 2,10 ανά τόννο.

ΑΛΜΠΕΡΤΑ: 30.820 τον. d.w. του 1984, παράδοση Πορτογαλία έως Αυγούστου 17, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμένων με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο δολ. 4.750 την ημέρα.

ΓΙΟΥΡΟΠΑ: 110.342 τον. d.w. του 1971, παράδοση Κόντινεντ τέλη Ιουλίου, ταξίδι μέσω Ρίτσαρντ Μπαϊν με επαναπαράδοση Χόγκ Κόγκ, δολ. 8.100 την ημέρα.

ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ: 27.142 τον. d.w. του 1977, παράδοση Πόρτ Έσκουίβελ έως Αυγούστου 7, επαναπαράδοση Πόρτ Άλφρεντ, δολ. 5.550 την ημέρα, πλέον δολ. 17.750 για πλού υπό έρμα.

ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ: 22.630 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ριγίεκα έως Αυγούστου 10, επαναπαράδοση Δυτ. Άφρική, δολ. 3.600 την ημέρα.

ΑΠΜΑΝ 1: 18.160 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άμβέρσα άμεση, επαναπαράδοση Ανατολ. άκτή Ινδίας, δολ. 4.050 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ: 27.541 τον. d.w. του 1977, παράδοση Νότιο Άφρική Αυγούστου 17-22, επαναπαράδοση Σκώ/Χάβρη, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ: 39.440 τον. d.w. του 1984, παράδοση Χόγκ Κόγκ Αυγούστου, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΛΚΥΟΝΙΣ: 58.037 τον. d.w. του 1976, παράδοση Μιζουσίμα Αυγούστου 18-24, ταξίδι μέσω Κουήν-ολαντ με επαναπαράδοση Κέιπ Πάσσερο, δολ. 7.100 την ημέρα.

ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ: 61.166 τον. d.w. του 1976, παράδοση διερχόμενο Μουσκάτ Αυγούστου 14-27, ταξίδι μέσω Νιού Μόνγκαλορ με επαναπαράδοση Ιαπωνία, δολ. 5.800 την ημέρα.

ΦΛΕΪΜ: 29.220 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ρεσίφε Αυγούστου 17-20, ταξίδια 2/4 μηνών, δολ. 4.675 την ημέρα.

ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ: 21.070 τον. d.w. του 1976, παράδοση Άαρχους άμεση, ταξίδι μέσω Όλλανδίας με επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 4.800 την ημέρα.

ΚΟΡΥΤΟΝ: 31.785 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ρόττερταμ άμεση, ταξίδι μέσω Άμερ. Κόλπου με επαναπαράδοση Ταϊβάν, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΪΤΕΡ: 41.734 τον. d.w. του 1987 παράδοση Ιαπωνία Αυγούστου, κυκλικό ταξίδι μέσω Γουέιμπα, δολ. 5.500 την ημέρα.

ΣΗ ΛΟΡΝΤ: 13.150 τον. d.w. του 1970, παράδοση Άντοφαγκάστα άμεση, ταξίδι 30/40 ημερών με επαναπαράδοση Βενεζουέλα, δολ. 3.200 την ημέρα.

ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ: 41.798 τον. d.w. του

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



1986, παράδοση 'Ιαπωνία Αύγουστου 17-24, κυκλικό ταξίδι Αυστραλίας, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΛΙΝΤΕΝΜΠΕΛΣ: 16.900 τον. d.w. του 1978, παράδοση 'Ιαπωνία, Αύγουστου 10-20, ταξίδι μέσω 'Ινδίας και Πακιστάν με επαναπαράδοση Σιγκαπούρης, δολ. 4.400 την ημέρα.

ΛΑ ΔΗ ΣΤΑΡ: 23.560 τον. d.w. του 1977, παράδοση 'Ιαπωνία, Αύγουστου 19-20, επαναπαράδοση από 'Αμερική, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΓΚΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ: 47.623 τον. d.w. του 1983, αρχή 'Αμερ. Κόλπο έως Αύγουστου 12, επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 5.800 την ημέρα.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΙ ΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ: 75.466 τον. d.w. του 1983, αρχή 'Αμερ. Κόλπο μέσω Αύγουστου, ταξίδι 12 μηνών προς δολ. 10.000 την ημέρα.
ΕΛ ΠΙΣ: 62.343 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόλπου Αύγουστο ταξίδι 12 μηνών προς δολ. 7.500 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΥΣΤΡΑΣ: Ντουμάι 110.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, WS 70, Αύγουστου 1.

ΟΞΕΛΙΞ: 'Αμοστερνταμ/ Ρότερνταμ/ 'Αμβέρσα 39.100 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 120, άμεση.

ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ: Μεταφορά εντός Περσικού Κόλπου 35.000 τον. μέρος φορτίου, WS 150, Αύγουστο.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: Σκίγκτα 28.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού/ 'Αμερ. Κόλπο / Βορειοδυτική, Εύρωπη, WS 130, αρχές Αύγουστου.

ΝΙΟΥ Α'Ι'ΝΤΗΑΛ: ΗΒ 77.000 τον. μέρος φορτίου. Δυτικές όψεις, WS 77,5, Αύγουστου 9.

ΣΗ ΓΚΡΕΝΣ: Κεϊχάν 60.000 τον. μέρος φορτίου Καζαμπλάνκα, WS 130, Αύγουστου 9.

ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ: Κωνσταντζίνα 55.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ορμούζ, δολ. 620.000 κατ' άποκοπή, Αύγουστου 15.

ΕΥΡΟΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά, 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 137,5, Αύγουστου 4.

ΑΣΚΟΝΑ: Βραζιλία 28.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 145, Αύγουστου 8.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ: Κάιο ντέ 'Αρκας 70.000 τον. μέρος φορτίου Σαϊντ Τζέμς, WS 95, Αύγουστου 7.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Δυτική 'Αφρική 118.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 75, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 77,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 82,5, Αύγουστου 12.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Φλόττα 70.000 τον. μέρος φορτίου Τής, όροι έμπιστευτικοί, Αύγουστου 7.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Βραζιλία 28.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ / 'Αμερ. Κόλπο/ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 137,5, Αύγουστου 20.

ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Σιγκαπούρη 37.000

τον. καθαρά Βόρειο Αυστραλία, WS 145, Αύγουστου 7.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: 'Ανατολ. 'Ακτή Μεξικού 90.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ WS 62, Αύγουστου 9.

ΒΕΝΟΥΣ: Κοβένας 70.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 118, όψιόν Καραϊβική WS 138, Αύγουστου 13.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΥΡ: Περσικό Κόλπο 255.000 τον. Ταϊβάν, WS 87,5, Αύγουστο.

ΤΣΑΡΙΟΤ: Περσικό Κόλπο 100.000 τον. Ταϊταγκόν, WS 147,5, Αύγουστο.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ: Σκίγκτα 27.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο/ ΗΠΑ, WS 135, άμεση.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Περσικό Κόλπο 60.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/ Κόντινεντ WS 150, όψιόν Μεσόγειο WS 155, Αύγουστο.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μπετζιά 78.000 τον. μέρος φορτίου Σαρόνα WS 92,5, Αύγουστου 19.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕ'Ι'ΤΝΕΣΣ: 'Ενδομεσογειακή μεταφορά 80.000 τον., WS 77,5, Αύγουστου 18.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Χάουντ Πόιντ 65.000 τον. μέρος φορτίου Κάλουμποργκ WS 80, όψιόν Κόντινεντ WS 84, όψιόν ΗΠΑ WS 88, Αύγουστου 17.

ΓΙΟΥΡΟ ΛΗΝΤΕΡ: Γουαντ Φεϊράν 80.000 τον. 'Ιταλία, WS 80, Αύγουστου 20.

ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ: Δυτ. 'Αφρική 125.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 82,5, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 80, Αύγουστου 15.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ.: Χάουντ Πόιντ 65.000 τον. μέ-

ρος φορτίου Κεμπέκ WS 90, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 87,5, Αύγουστου 10.

ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 247.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 65, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ WS 67,5, Αύγουστο.

ΦΛΟΡΙΝΤΑ: Δυτ. 'Αφρική 100.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 85, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 87,5, Αύγουστου 7.

ΛΕΒΑΝΤΕΣ: Περσικό Κόλπο 120.000 τον. Βραζιλία, WS 87, Αύγουστο.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Σαλλόμ Βόε 82.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 70, Αύγουστου 10.

ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ ΙΙ: Μαύρη Θάλασσα 50.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 130, όψιόν ΗΠΑ WS 120, Αύγουστο.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Γιέμπο 64.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 102,5 όψιόν Μεσόγειο WS 110, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 112,5, Αύγουστου 6.

ΠΟΣΕΙΔΩΝ: Σκίγκτα 29.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 130, όψιόν ΗΠΑ WS 125, Αύγουστου 3.

ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ: Καραϊβική 27.000 τον. νάφθαλ Μόντρεαλ, WS 142,5, Αύγουστου 7.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ: 41.470 τον. d.w. του 1986 παράδοση Αύγουστο, ταξίδι 9 μηνών, δολ. 7,22 ανά τόνο d.w.

Οι αγοραπωλησίες

Με ζωηρό ενδιαφέρον και συνεχώς επιτεινόμενο τό αγοραστικό ενδιαφέρον για δεξαμενόπλοια κάθε μεγέθους, από τό handy size μέχρι και τό ULCC, οι τιμές άκολούθησαν άνοδικές τάσεις που, σέ συνδυασμό με τήν έλλειψη ίκανού αριθμού μονάδων προς πώληση, άνέρχονταν σέ επίπεδα πέρα από ό,τι ή ναυλαγορά και οι προοπτικές της δικαιολογούν. 'Ετσι, παρά τήν προθυμία των αγοραστών, ό αριθμός των συνολογοηθειών πράξεων παρέμεινε μάλλον περιορισμένος. Θά σημειώσουμε τίς ακόλουθες:

— T/T FREE ENTERPRISE (249.980/72) δολ. 8.600.000.
T/T AQUILA (225.668/74) δολ. 8.500.000 σέ 'Ελληνες του Λονδίνου.
— M/T EASTERN VANGUARD (60.691/80) δολ. 8.500.000.

Τά αυτά περίπου σχόλια μπορεί νά διατυπωθούν και για τήν αγορά των πλοίων μετα-

φοράς χύδην φορτίων με ιδιαίτερη έμφαση στά πάναμαξ τής δεκαετίας των οποίων ή σπάνις στίς αγοραπωλησίες όσο και ή ζήτηση στή ναυλαγορά προκαλούν άνοδο των άξιων και, έπομένως, των τιμών στίς λίγες σοβαρές πράξεις που συνολογογούνται. Παραδόξως, άν και οι άντίστοιχοι ναύλοι και μισθώματα σαφώς ύπολείπονται εκείνων των μεγάλων μεγεθών, ύψηλές παρέμειναν οι άξίες και των μικροτέρων μονάδων μέχρι και του handy size (περίπου 24.000 τον.d.w.). 'Ας άπαριθμήσουμε μερικές από τίς γνωσθείσες πωλήσεις:

— M/V IBARAKI MARU (111.050) δολ. 4.900.000.
— M/V JASON S. (76.323/71) δολ. 3.300.000.
— M/V WYWURRY (70.610/77) δολ. 7.500.000
— ALEGRO I (66.510/73) δολ. 4.000.000.
— HELLESPONT MINER (64.657/77) δολ.

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

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J. N. KTISTAKIS — Capt. D. KALLINIKOS
Paraguay 866 5th floor — 1157 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
A.O.H.: 785 2179 — 785 2337
TLX. 23867 or 21017 FAROS AR
CABLE: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. VAS. IOANNIDIS
Capt. DION. MATIATOS
20-22 Leosthenous Str.
Piraeus 185 36

Phone: 413 6766
A.O.H.: 8317991 — 6920915
Tlx: 21 1317 ATMA GR.

7.000.000.
— M/V MAGIC SKY (37.554/84) δολ.
8.900.000.
— M/V APHRODITE (36.937/78) δολ.
5.000.000.
— M/V CELTIC PRINCESS (33.026/82) δολ.
6.000.000.
— M/V DAIEI MARU (30.230/76) δολ.
2.000.000.
— M/V AZZURA (25.585/67) δολ. 1.150.000.
— M/V JOHN L. (22.245/80) δολ. 3.500.000.
— M/V TRI HEXAGON (19.556/78) δολ.
2.300.000.
— M/V BIAK (10.000/74) δολ. 1.000.000.

Σαφώς μικρότερη ή ζήτηση στον τομέα των πλοίων γενικού φορτίου ή και πολλαπλής χρήσεως, αν και αριθμός μεσαίας επιχειρηματικής κλάσεως αγοραστών κρατούσε τον τόνο. Θα αναφέρουμε τα:

— M/S WAKAGIKU MARU (24.268/78) δολ. 4.000.000.
— M/S BONDOUKOU/BONOYA/ BOUAKE (16.000/78) δολ. 2.500.000 έκαστον.

— M/S MEADOWBANK (15.461/73) δολ. 1.950.000.
— M/S GOLDEN AMMAN (15.381/70) δολ. 1.000.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Βασικό χαρακτηριστικό της αγοράς των διαλύσεων παρέμενε ή περιορισμένη προσφορά χωρητικότητας, φαινόμενο που τείνει να ένταθεί με βέβαιο σχεδόν αποτέλεσμα την περαιτέρω άνοδο των ήδη σχετικά υψηλών τιμών scrap. Έλλείψει ετοιμοπαράδοτων πλοίων στους τόπους διάλυσης, πολλές πράξεις αναφέρονται σε ειδικές συνθήκες παραδόσεως, γεγονός που εμποδίζει την όρθη αξιολόγηση. "Ας αναφέρουμε τις χαρακτηριστικές πράξεις:

Ταϊβάν:

M/V ASIAN EXPRESS (10.658) δολ. 142.25
M/V MOON RIVER (11.800) δολ. 141
M/V ISLA PUNA (7.305) δολ. 148.30

Κίνα:

T/T ON SUNA (17.955) δολ. 150/155 χωρίς ή με GAS FREE

Ινδία:

M/S THESEN (4.626) δολ. 133.

Μπαγκλαντές:

M/V SAVONITA (8.410) δολ. 149.50
M/V SLAVSK (5.200) δολ. 144.50
M/V OSTROGOZHSK (6.189) δολ. 144.50

Τουρκία:

M/V LISKA (2.240) δολ. 86.50

Διάφορες πράξεις:

— T/T MANHATTAN (35.550) δολ. 155 με παράδοση Yosu (N. Κορέα) και τελικό προορισμό Κίνα (με ζημίες).
— T/T BLUEWATER (18.155) δολ. 137.70 με παράδοση Αγγλία περιλαμβανομένων και 1.800 τόννων καυσίμων και τελικό προορισμό Κίνα.
— WHITE BEACH (9.361) δολ. 124 με παράδοση Μπαχρέιν και τελικό προορισμό Πακιστάν.
— M/V HEL (7.588) δολ. 54 με παράδοση Ολλανδία και τελικό προορισμό Τουρκία στα δολ. 94.75 (με ζημίες).

**THE HELLESPONT GROUP**

Managers: Hellespont 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



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

BEN MARINE SUPPLIES

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



BEN MARINE SUPPLIES

A DIVISION OF

BEN FOODS (S) PTE LTD

A member of the QAF Group

230B Pandan Loop, Singapore 0512

Tel.: 7786655 - Telex: RS 22003, RS 55926 BENICC

Fax: 7772869

PIRAEUS OFFICE

INTERNATIONAL MARINE SERVICES

15-17, Hadjikyriakou Avenue

185 37 Piræus

Tel: 4517554, 4514465

Tlx: 241288 I.M.S./211692 CONC

Fax: 4517145

BEN MARINE SUPPLIES

Member of

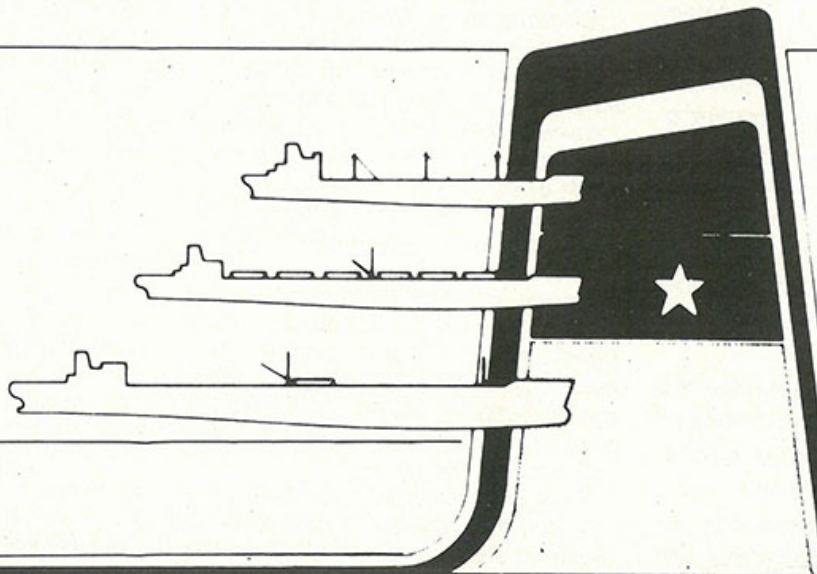


Singapore Association of
Ship Suppliers



International Ship
Suppliers Association

**ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**



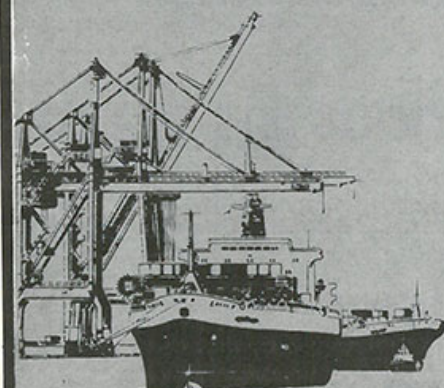
ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

NAFTIKA CHRONIKA



THE LISBON RULES

In 1983 the Comité Maritime International sent to all affiliated National Maritime Law Associations a series of questions designed to ascertain how the law in each of those maritime nations dealt with the problems of compensating shipowners for losses suffered as a result of collisions. Replies were received from 21 National Associations.

Then CMI appointed an International Working Group to prepare a set of Rules covering all aspects of collision damages. The draft was considered in the CMI conference in Lisbon and reconsidered in several further meetings of the Working Group. The final result are the "Lisbon Rules".

The Lisbon Rules do not have the force of law and cannot be imposed on anyone. They are available for adoption following a collision and it is hoped that shipowners and insurers will feel by adopting the Rules that the interest of all parties will be usefully served and the claims arising out of the collision will be dealt with on the same basis.

WORLD BUSINESS DELEGATION CONDEMNS SHIPPING ATTACKS

A top level delegation from the International Chamber of Commerce (ICC) met with the UN Secretary General, on August 4th in New York.

The delegation's leader, Murk J. Muller, Chairman of the ICC Sea Transport Commission, expressed the grave concern of the international business community with the continuing unprovoked attacks on innocent merchant ships in the Gulf. These attacks directly contravene long-standing principles of international law. They have taken an unconscionable toll in terms of dead and injured seafarers, damage to vessels and loss of cargoes. Such actions are deplored by all business and trading interests in the world community. Indeed, the rights of freedom of navigation and safe passage on the high seas are cornerstones of world commerce and trade.

"During our meeting", Murk Muller reported, "we conveyed to the Secretary General our fervent hope that his efforts in seeking to bring about the cease fire, called for in the UN Security Council Resolution of July 20, would bring an end to attacks on merchant shipping".

"Our meeting today", added Philip, J. Loree, Vice - Chairman of the Commis-

sion and Chairman of the Federation of American Controlled Shipping, "is a follow up to the unanimous recommendation adopted by a major ICC Shipping Conference in Bombay in February, 1987, which called for ICC National Committees to urge their respective governments, particularly those which are members of the UN Security Council, to address the problem of continued attacks on shipping as a matter of urgency. Since then the situation has gone from bad to worse. Our hope is that today's mission will underscore that fact, and at the same time be fully supportive of Mr. Perez de Guellar's personal efforts to seek a solution to the Gulf war. His efforts have the whole-hearted endorsement of the international business community".

The ICC is the world business organization with headquarters in Paris; it has first category consultative status with the UN and its membership covers 110 developed and developing countries.

The ICC Sea Transport Commission is the only international forum bringing together shippers, shipowners, bankers, insurers, freight forwarders and other commercial parties involved in shipping activities.

GREEK PURCHASES

The foreign shipping press has described the Greek presence on the second-hand ship market as impressive during the first half of the year.

According to figures published in our issue of July 1, Greek owners have indeed bought a total of 165 vessels of more than 5 million gross tons.

Nevertheless, most of the buyers shunned the Greek flag and only 28 ships of 641,914 tons, or 17% of the total, were registered in the home country. Most of the others were registered in Cyprus or in Liberia and Panama.

Among the ships bought 84 are bulk carriers totalling 2.2 million grt., 45 are tankers and mixed carriers totalling 2.4 million grt. and the rest are 36 cargo ships totalling 345,106 grt. Those registered in Greece were two bulkers, seven tankers and 19 cargo ships.

Foreign commentators deduce from this that the Greeks are once more dominating the market, acquiring relatively advanced ships at low prices. Thus, in spite of the fact that the national register is losing grounds, the Greek owned fleet is on the rise.

CRUISE PASSENGERS

At a recent Cruise and Ferry 87 Confe-

rence various interesting statistics were made public on the composition of cruise passengers.

Potential cruise passengers in 1987 are estimated at 2,880,000 of whom 80% are Americans. Another 500,000 passengers from the Comecon countries should be added to the above total. In 1986, there were 2,790,000 cruise passengers of whom 2.2 million were Americans, 120,000 Germans, 120,000 Scandinavians, 100,000 Britons, 100,000 Australians, 60,000 Italians, 60,000 French and 25,000 Spaniards.

55% embarked at North American ports, 21% in the Mediterranean and the rest at various other ports where they arrived by air mainly, and by car, bus or train. More than half sailed to the Lesser Antilles, 6% to the Greater Antilles, 12% to Alaska, 13% to Mexico and the rest to other destinations.

The most likely American passenger is a person over the age of 45 earning 25,000 dollars per annum and who does not have small children. Less likely as a passenger is an American who is less than 45 years old, earns \$ 55,000 per annum and has small children between the ages of 6 and 12. Although the average length of a cruise is 7 days, younger people prefer two day or three day cruises while older people like the 11 to 15 day cruises.

Finally, only 10% of the passengers are singles while 60% are married couples and 30% are four member families.

SHIP OPERATING COSTS

Interesting conclusions were arrived at during the recent Bombay Conference organised by the International Chamber of Shipping and Lloyd's List. On the subject of crew and flags the differences in running costs between ships flying conventional flags and those under flags of convenience were noted and the following examples were given:

The annual costs of a tanker flying the British flag with an all British crew are \$ 908,000. The costs for a similar ship flying the Liberian flag are \$ 490,000 while the same type of ship with the Hong Kong flag and a Hong Kong crew costs only \$ 338,000 to run.

It is obvious, therefore, that in order to survive, a shipowner must increase his ship's cost effectiveness. He knows, of course, that cheap crews are not always the best, particularly where the safety of the ship and its maintenance are concerned.

In this context, various solutions were discussed such as seeking crews in the areas where a ship operates in order to reduce repatriation costs, paying to avoid ITF — prompted boycotts and strikes, registering under foreign flags, which seems to be best solution, or retaining the national flag and enjoying various advantages such as subsidies, cabotage rights and cargo preference.

THE CREW FACTOR

According to the unions and the International Transport Federation (ITF) the entire crew of a ship bearing a national flag should be made up of its nationals. Foreign crews taken on and paid a lower wage are a clear case of discrimination and human exploitation.

The arguments against this viewpoint are that manning a ship with an entirely national crew creates an impasse which has led many shipping enterprises to ruin. There is no legal base for such a

requirement and it is contrary to tradition, since British ships have been employing Lascars on their ships for centuries. It is also not realistic in cases of nations that have a surplus of seamen and no ships or nations which have a surplus of ships and no seamen. Also, making it mandatory for ships to be manned only by nationals of the ship's flag is an inverse form of discrimination against foreign crew, a fact which has caused certain countries which provide low-cost crews to reject the ITF wage scale and impose their own lower scale.

THE STATE FACTOR

The differences in the shipping policies of various countries lie in the fact that countries which do not have crews available for the ships that fly their flag do not care where the owners find the crews for them and allow them to be manned by seamen of various nationalities. Countries which do have crews available for the ships that fly their flag insist that the crews employed on these ships must be nationals of the same country to the exclusion of anyone else. They do this either for defence or security reasons or to protect local labour or both. Between these extremes there are middle solutions which allow ships to employ lower deck foreign crews only.

Another recent phenomenon is that some traditionally maritime countries which are bound by strict rules concerning crew complements, wages, etc. but which find it necessary to relieve the economic pressure on their shipowners, have developed "sister flags" under which the strict rules of the national flag are somewhat relaxed.

The conclusion to be drawn is that for the time being, the primary aim should be to establish international levels which will safeguard the interests of the seamen and of the shipowners as well.

RISE IN FOREIGN EXCHANGE FROM SHIPPING

Foreign exchange from shipping for the first half of the year amounted to \$ 541 million dollars compared to \$ 487.5

million during the same period in 1986, a rise of 11%.

In June alone the foreign exchange from shipping amounted to \$ 120 million compared to \$ 96.5 million in 1986 and representing an increase of 24.4%.

HELLENIC WAR RISKS CLUB HELD ANNUAL MEETING IN ATHENS

Total value of ships entered to the Hellenic War Risks Association (Bermuda) at the end of 1986 was 13 billion dollars and the healthy state of the association improved by increases in investment income.

Premium income declined last year to \$ 8.2 million but the association has 37.5 million dollars available in funds to meet claims.

Managers of the association, Thomas R. Miller & Son (Bermuda), said these funds were available for outstanding and unreported claims, underlining the association's sound financial state.

Above were the main issues discussed during the annual meeting of the association, held in Athens on July 31st.

At a meeting of directors which immediately followed the annual meeting, Mr. C. M. Lemos was re-elected chairman, Mr. F. P. Lykiardopulo was re-elected as president and Cdr. G. H. L. Kitson and Mr. C. V. Woolridge were re-elected as vice-presidents, while Mr. Gregory Hadjielefteriadis was elected for the first time as member of the association.

THE PAPADAKIS SALVAGE SHIP ARRIVES IN PIRAEUS

The salvage ship "Suometar" owned by the Papadakis brothers arrived in Piraeus on August 3rd. The vessel will be handed over to the Ministry of Mercantile Marine as a gift from the shipowners George and Nicos Papadakis.

The salvage ship sailed on June 4th from the Cayman Islands commanded by George Papadakis who was given a warm welcome at the Zea Marina by the Minister of Mercantile Marine, Mr. Sta-

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

this Alexandris, the Secretary Mr. Vasilios Papadopoulos and Coast Guard chiefs. Mr. Papadakis was awarded an honorary master's certificate by Mr. Alexandris.

The "Suometar", valued at about \$ 1.5 million, was built in the U.K. in 1981. She is 16.3 m long, 5.21 m. broad and 1.3 m deep. She is fitted with the latest electronic and telecommunications equipment and powered by two engines developing a total of about 1,000 BHP giving her a speed of 15 knots. She is an all weather ship. She has been renamed "Antonios P. Papadakis" in honour of the donor's father and will be handed over to the Ministry at a special ceremony in Piraeus.

BOLIVIA JOINS IMO

Bolivia has become the 131st Member State of the International Maritime Organization, the United Nations agency exclusively concerned with maritime safety and the prevention of pollution from ships.

Bolivia's instrument accepting the convention establishing IMO was deposited with the secretary general of the United Nations on 6 July 1987.

ASRYMAR TO REPRESENT AMERON

Ameron, the world's largest manufacturer of fibreglass piping for marine applications, have appointed ASRYMAR to represent them in the marine market in Great Britain.

A wholly-owned subsidiary of the ASRY shipyards in Bahrain, ASRYMAR was established in 1975 to provide a world wide marketing service and later took over direct representation in the UK and Benelux markets.

The appointment marks a major step forward for ASRYMAR in the field of marketing marine equipment as well as shipyard services and ASRYMAR's marketing team are pleased to have been chosen to represent a world leader in what has become a rapidly developing field of modern technology.

SULZER AND FINCANTIERI EXTEND DIESEL COOPERATION

Fincantieri, the Italian shipbuilding group, and Sulzer Brothers of Switzerland, are to extend their successful cooperation in diesel engines. The objective is the development of an advanced medium-speed diesel engine for the 1900s. It will take full advantage of the combined technology of the two companies and their respective research and development resources. This will also involve the newly-created Diesel Recherche S.p.A. R & D organisation with which Sulzer is arranging a long-term partnership, and the large factory of Fincantieri's engine division in Trieste.

As a first step, the two companies have signed a cross-licence agreement to allow the GMT Engine Division to build and sell Sulzer ZA40S medium-speed diesel engines while the Sulzer group company CCM (Compagnie de Construction Mecanique Sulzer) will produce GMT A320 diesel engines at Mantes in France.

Fincantieri and Sulzer have enjoyed good cooperation since their licence agreement was signed in 1982. CMT builds Sulzer RTA low-speed diesel engines for the Italian shipbuilding market and has a full order book. Their production ranges from the Sulzer RTA 48 right up to the largest RTA84M models.

INMARSAT is seeking proposals for a research and development programme in various techniques involving the use of satellites for navigation and position determination.

INMARSAT SEEKS PROPOSALS FOR SATNAV R & D

INMARSAT is the 48member-country cooperative that operates satellites to provide maritime and aeronautical mobile communications services worldwide.

The international agreements under which INMARSAT operates specifically mention navigation as an area where INMARSAT could provide service and, in fact, many of the communications on the INMARSAT satellite system at the moment involve position reporting.

The INMARSAT RFP, which was issued last month to about 40 companies, organizations and research institutions, calls for a two phase programme.

The first phase involves the exploration of various passive, active and hybrid techniques for position determination using satellites, with emphasis on compatibility or commonality with other existing systems such as the U.S. GPS and the Soviet Glonass systems.

INMARSAT is particularly interested in techniques which can be applied through use of its existing global system of geostationary satellites and coast earth station, although augmentation with additional reference stations and satellites, or satellite packages, has not been ruled out.

The second phase of the programme calls for the development of implementation recommendations for the most suitable techniques, including block diagrams and software proto-code, where appropriate.

ERICSSON TO SUPPLY NEW RACON SYSTEM IN NORWAY

The Norwegian Coast Directorate has

50 YEARS AGO

— It is somewhat premature to charge with complicity the masters of S/S "Hydra" and motor ship "Anastasis" for the collision which took place off the entrance of the harbour and costed 25 passengers their lives.

— S/S "Kostakis" bound for Hamburg was unsuccessfully bombed by unknown plane 20 miles west of Algiers.

— Mr. A. Louzis of London Luzis Ltd. and Mr. W. M. Everett of London Lemos & Pateras Ltd. were elected as members of the Baltic Exchange.

— In the Government's Gazette was published a Royal Decree according to which a radio-operator shall serve aboard all coastal ships equipped with radio-telephone.

— The S/S "Thetis" was fixed from San Lorenzo 6,600 t. for Antwerp 31/9 option Rotterdam 32/3 loading 1-20 October.

(*"Naftika Chronika"* No. 160/15.8.1937)

ordered 33 Ericson radar beacons (racons) from Ericsson Radio Systems of Sweden. Twelve of the racons will be equipped with the new Ericsson ITOFAR system (Integrated Time Offset Frequency Agile Racon). The order value amounts to one million US dollars.

Installation of the Ericson racons has started this summer. They will be used along a major part of the Norwegian coast-line on locations where an all weather navigational aid is needed to mark fixes on the coastline, buoys, fairways, turning points and leading lines. The ITOFAR equipped racons are installed on locations where the racon response may be masked by land or sea clutter and it responds immediately on the interrogating radar pulse frequency.

CHINESE SHIPPING LINE TO CALL AT PORT RASHID

Port Rashid has announced the inauguration of a new fully containerised service linking Dubai with China and other Far East ports. China Ocean Shipping Corporation (COSCO) will be operating the service, who have previously called at other ports in the region, but have now decided to base both their container and breakbulk services at the Gulf's premier port. This will allow the line to take advantage of both local imports and the increasing volume of transshipment and re-export traffic that has built up as a result of Dubai's role as a regional trading and distribution centre.

The new service will be operated with four vessels and the line is expected to maintain a 14 day frequency with calls at Shanghai, Xiangang, Hong Kong, Bangkok, Singapore, Karachi, Port Rashid - Dubai, Dammam and Kuwait.



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

ABIN O'IA TREINTER (δ.)...	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGAMEMNON (δ.)	74	74376
AGAPH	69	10006
AGELIKH	78	6217
AGELIKH	65	8374
AGELIKH	62	10750
AGELOS PROTOSTATIS	69	9677
AGHNP	71	9875
AGIA GALINI	73	8243
AGIA EYHMIA	69	9099
AGIA MARINA	66	12374
AGIA SKEPH	68	9031
AGIA SOΦIA	85	24500
AGIA A.S.	85	23074
AGIASOZ	82	36000
AGIOS ANDREAS	77	10815
AGIOS GERASIMOS	70	8978
AGIOS GEORGIOS	70	4795
AGIOS KYPRIANOS	70	10469
AGIOS MAKARIOZ	68	25003
AGIOS MATΘAIOZ	72	5580
AGIOS PANOURIOZ	69	14029
ADAMAS	69	9982
ADEAΦOTHZ	73	30486
ADRIATIKH (δ.)	63	30648
AETOS	72	3065
AGIANNHZ	77	30427
AΘAΦH	79	10428
A'TBAI	70	8898
AIGAION	77	14274
AIGEAZ (δ.)	75	74878
AIKATERINH	64	5931
A'T'ANT MARINER	74	16006
A'T'ANT SKA'Y	76	11084
A'T'ANT SKIPER	84	16800
A'T'ANT STAR	76	15947
A'T'ANT TSEM	85	16800
AINIAS (δ.)	75	71833
AIOIAN KARRIER	68	16715

A'T'PHNS ΓΚΑΦ	68	9441
A'T'PHNS EMERANT	77	9083
A'T'PHNS NTA'I MONT	81	10714
A'T'PHNS SAPH'I P	77	10153
AITZIAN GOY'INT	83	20960
AITZIAN LA'I ON	77	38484
AITZIAN NTOLOFIN	83	35000
AITOLIOZ (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKOYAMARIN	72	9784
AKOYARIOZ (δ.)	72	19889
AKPITAZ	78	13889
AKPOPOLIZ (δ.)	78	198764
AKPOPOLIZ	72	13638
AKTAIA	75	23785
ALBOPADA	77	5868
ALEΞANDREIA	75	22575
ALEΞANDPOZ II	77	1598
ALEΞANDPOZ III	77	1584
ALEE. Γ. TBAIPHZ	78	15888
ALEEANTER	57	4365
ALEEANTER TZOYNIOP	66	16048
ALEEION XOOPY	68	9084
ALΘAIA	74	23757
ALIAS	82	4180
ALIKPATOP	83	15857
ALINE	63	10383
ALINTA	73	23218
ALKAIOS	77	11213
ALKIMOS	85	24700
ALKMAN	77	14530
ALKMHH	79	10996
ALKYONIZ	73	13631
ALKYONIZ (δ.)	87	17612
ALKYON	73	8224
ALMA	80	11584
ALMAP	69	10373
ALMI SKA'Y	74	22246
ALMIPETA	1800	
ALONHIOZ (δ.)	72	17355
ALZ STPENΓKΘ	86	12963
ALTIZ	79	11000
ALΦA TZOYNIOTEP	85	14400
ALΦA TΣAΛΛENTZ	85	10511
ALΦA ΦE'I Θ	84	22000
ALΦA ΦΛE'I M	82	32320

AMAZONIA	77	9328
AMAZON	79	10986
AMARANTOZ	80	10996
AMAPYΛIZ	83	13600
AMEΘYCT	78	13889
AMILLA	72	13631
AMOPPOZ	83	34000
AMOTPIPIH	78	10995
AMΦION	78	11173

α. Τζουμπιά 7/6	
α. Σύνδου 10/6	
α. Νταμά 16/6	
α. Νταλάν 1/6	
ε. Ρεϊνόν 14/6	
ε. Βαλένθια 16/6	
α. Σιγκαπούρη 16/6	
μετ. «Πρώτος» (Ονδ)	
α. Κολόμπο 18/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Ραβέννα 15/6	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Τσιταγκόνκ 15/6	
ε. Τόκυο 12/6	
α. Γάνδη 2/6	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 11/5	
μεσογειακές μεταφορές	
επωλήθη άλλοδαπούς	
στή Σιγκαπούρη 19/6	
δ. Σουέζ 10/6	
ε. Πειραιά 4/6	
ε. Χιούστον 14/6	
μετ. «Πάνομος Βίκτορ» (κ.)	
στό «Αμστερνταμ 6/6	
α. Ρίο Γκράντε 3/4	
δ. Πειραιά 14/6	
δ. Παναμά 10/6	
ε. Άμβέρσα 20/6	
α. Άλγκεκίρας 9/6	
α. Τέξας Σίτυ 30/5	
ε. Φουτζέιρα 10/5	
αργεί Χαλκίδα	
προς Κομόρος 31/5	
δ. Γιβραλτάρ 8/6	
α. Σιγκάγκ 3/6	
ε. Σιγκαπούρη 7/5	
ε. Θάντερ Μπαίη 15/6	
α. Σλάγκεν 12/6	
α. Σαβόνα 15/6	

δ. Ντόβερ 6/6	
ε. Σύνδου 14/6	
επισκευές Πειραιά	
δ. Μπρανοπούτελ 10/6	
α. Τέμα 18/5	
α. Πόρτ Κέμπα 8/6	
δ. Παναμά 8/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Άδελαϊδα 4/6	
προς Γιοκοχάμα 25/3	
δ. Κωνίπολη 5/5	
ε. Ταγκονούρα 31/5	
στον Πειραιά 24/4	
ε. Μονφακόκε 10/6	
προς Πόρτ Κέμπα 6/6	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. Όρλεάν 4/6	
α. Μασαλία 12/6	
ε. Πειραιά 30/5	
ε. Ν. Γουεστμινστερ 3/6	
αργεί Χαλκίδα	
ύψωσε πανομαϊκή	
στό Μπαντάρ Άμπας	
ε. Ιντσόν 11/6	
πρ. «Yüksel Güler»	
δ. Π. Σάι 11/6	
α. Καζαμπλάνκα 6/6	
προς Μπ. Άϊρες 24/5	
ε. Μπαγκόγκ 7/6	
ε. Ρίο Ιανέιρο 8/6	
α. Φρημάντλ 12/6	
ε. Λά Γκουέρα 27/5	
ε. Χονολουλού 15/6	
ναυπηγ. Καβαίρι	
αργεί Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 5/6	
ε. Μπαρλέττα 8/6	
προς Γισού 25/5	
α. Ντάρμπαν 3/6	
προς Γιβραλτάρ 13/6	
α. Σιγκαπούρη 8/6	
ε. Μαδράς 14/6	
α. Σκάτλ 29/5	
α. Σάντα Μάρτα 27/5	
α. Ταϊτσούγκ 4/5	
ε. Νταμά 8/6	

προς Ίαπωνία 17/6	
α. Κορούνα 16/6	
α. Λά Γκουέρα 26/5	
α. Τζέντα 7/6	
α. Σάντος 13/6	
ε. Μπέλαστ 15/6	
προς ΕΣΣΔ 28/5	
δ. Σουέζ 8/6	
ε. Μοντεβιδέο 11/6	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'ΙΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ		
(δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'ΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'ΙΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΓΑ	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΟΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΟΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΗ Λ	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΙΜΑΡ	74	8915
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΕΛΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ XII	66	1506
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281

ΑΡΕΘΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13800
ΑΡΙΩΝ	73	13633
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144

α. Σάν Νίκολας 12/6	
προς Σουραμπάγια 3/5	
α. Ν. Όρλεάνη 11/6	
προς Λά Γκουέρα 28/5	
ε. Σιγκαπούρη 16/6	
ε. Πόρτ Πίρι 17/6	
ε. Λέγκχορν 30/5	
ε. Τσιτακόγκ 14/6	
α. Κούς Μπαίη 25/5	
α. Τζέντα 8/6	
δ. Κωνίπολη 25/5	
α. Χόγκ Κόγκ 15/6	
ε. Λός Άντζελες 15/6	
δ. Παναμά 2/6	
ε. Καμπεντέλο 7/5	
ε. Ντόβερ 11/6	
ε. Μπορντό 5/6	
δ. Σουέζ 17/6	
α. Κινούρα 10/6	
α. Ίταζά 5/6	
ε. Νάπολη 17/6	
προς Σιγκαπούρη 21/5	
ε. Κίγκστον 4/6	
δ. Παναμά 10/6	
δ. Π. Σάι 17/6	
ε. Ντάρμπαν 2/6	
α. Ρίο Γκράντε 7/6	
α. Βαλένθια 16/6	
α. Κοτονά 12/6	
προς Βομβάη 3/4	
ε. Σιγκαπούρη 13/6	
α. Νταβό 1/6	
α. Φός 16/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γιοκαλί 17/6	
ε. Π. Μωχ. Μπιν Κασίμ 12/5	
δ. Γιβραλτάρ 14/6	
α. Μαδράς 12/6	
προς ΕΣΣΔ 28/5	
δ. Παναμά 28/5	
προς Φός 16/5	
προς Ποχάγκ 15/4	
αργεί Τάραντα	
ε. Λός Άντζελες 15/6	
ε. Χιούστον 12/6	

α. Μπαχραϊν 20/6	
α. Όκλαντ 10/6	
ε. Μονφακόκε 9/6	
α. Λός Άντζελες 14/6	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Μομπάσα 31/5	
μετ. «Αναψ» (Μ.)	
ε. Μπαγκόγκ Μπαρ 24/5	
α. Μπορντό 23/5	
αργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 18/6	
α. Γάνδη 7/6	
ε. Ν. Όρλεάνη 14/6	
δ. Κωνίπολη 18/5	
α. Ροζάριο 13/6	
ε. Ναγκόγια 15/6	
ε. Σχέζον 12/6	
ε. Μίλνερ Μπαίη 14/6	
μετ. «Αντιγόνη Σ.Β.» (Μ.)	
α. Πόρτ όφ Σπαίην 10/6	
ε. Τάουν 20/6	
α. Κάρταϊ 14/6	
α. Χιούστον 9/6	
α. Σάν Λορέντζο 9/6	
ε. Παναμά 9/6	
ε. Παοανίς 29/1	
δ. Σουέζ 17/6	
α. Τσίμπα 16/6	
α. Γιβραλτάρ 30/5	
πρ. «Φαίδρα»	
ε. Σιγκάγκ 7/6	
α. Μπιλμπάο 12/6	
δ. Σουέζ 15/6	
αργεί Πειραιά	

προς Μανίλα 29/5	
προς Ρουμανία 12/5	
ε. Μογκαντίσου 23/5	
ε. Σαντάν Τέρμιναλ 16/6	
προς Ρίτσοντ Μπαίη 24/5	
μετ. «Πάνομος Χάρμον» (κ.)	
στή Τσιταγκόνκ 20/6	
α. Μαντράς 11/6	
ε. Βομβάη 11/6	
α. Στέφενβιλ 27/5	
α. Κόμπε 3/6	
α. Σιγκαπούρη 8/6	
ε. Σιγκάγκ 7/6	
α. Μίνα Σάκρ 13/6	

ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36848
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13800
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕΥ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45085
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (δ.)	62	18333
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΓΛΟΡ	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
ΑΧΙΛΛΕΥ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18843
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ ΙΙ.	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	33178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ.	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΑΝ	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'Ι'ΝΤ.	83	21200
ΓΚΕ'Ι'Α (δ.)	62	2201
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΟΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ	75	15646
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451

α. 'Ιντσόν 11/6		
υπό ναυπήγησης		
ε. Λέ Χάβερ 15/6		
ε. 'Αλεξάνδρεια 3/5		
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/5		
α. Σιγκαπούρη 12/6		
α. Βανκούβερ 7/6		
πρόξ Ρίτσαρντ Μπαίη 3/4		
ε. 'Ηστ Λόντον 13/6		
ναυπηγ. 'Αϊόι		
α. Χάμπτον 9/6		
ε. Σιγκαπούρη 10/6		
α. Χόβικ 4/6		
ε. Σάλλομ Βόε 6/6		
α. Σουέμα 16/5		
επιπλήθη άλλοδαπούς		
α. Άννα Μπαίη 28/5		
στών Πειραιά		
α. Θάντερ Μπαίη 8/6		

ε. Φουτζέιρα 6/6		
πρόξ Εύεριο Πόντο 18/5		
ε. Θόρολντ 15/6		
επιπλήθη άλλοδαπούς		
αργεί Πειραιά		
α. Τεργέστη 8/6		
ε. Πειραιά 18/5		
α. Τζέντα 30/4		
επιπλήθη		
πρόξ Μπουσάν 7/6		
α. Σ. Φραντσίσκο 6/6		
ε. Μομπιλ 12/6		
ε. Άμστερνταμ 11/6		
πρόξ Κάντλα		

στή Καλκούτα 7/1		
α. Μερσίνη 27/5		
α. Γιοκοχάμα 3/6		
ε. Ρότερνταμ 19/6		
επιπλήθη άλλοδαπούς		
στό Λόγος 14/6		
ε. Ρουέν 17/6		
δ. Σουέζ 18/6		
πρόξ Άγλερια		
πρόξ Γιούροπορτ 18/5		
α. Φιλαδέλφεια 9/6		
αργεί Πειραιά		
α. Φόξ 4/6		
ε. Π. Μαντράν 7/6		
ε. Πειραιά 13/6		
αργεί Πειραιά		
α. Λά Γκουέρα 26/5		
α. Φόξ 7/6		
αργεί Πειραιά		
ε. Άμστερνταμ 18/6		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
α. Μόντρεαλ 31/5		
αργεί Στυλίδα		
αργεί Στυλίδα		
α. Ν. 'Υόρκη 27/5		

πρόξ Τζέντα		
ε. Κινουάρα 14/6		
ε. Κολόμπο 17/6		
διάλυση Κίνα		
πρόξ Φουτζέιρα 28/5		
πρόξ Τουρκία 19/5		
αργεί Πειραιά		
επισκευές Πειραιά		
πρόξ Γούνια 26/5		
δ. Γιβραλτάρ 12/6		
α. Άμπιτζάν 8/5		
δ. Γιβραλτάρ 1/6		
α. 'Ρίο 'Ιανέιρο 3/6		
α. 'Ιτακού 24/5		
ε. Πόρτ 'Εβεργκλέιτς 11/6		
δ. Θέροντεϊν 15/6		
α. 'Ιταζόι 29/5		
ε. Αύγουστα 15/6		
πρόξ Τζιμπουτί 15/5		

ε. Ρίο Γκράντε 7/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/5		
πρ. «Αρίζα»		
ε. Σάντος 13/6		
στή Λά Γκουέρα 28/5		
ε. Μόντρεαλ 14/6		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/5		
ε. Πρίν Ρούπερτ 15/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 7/6		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 31/5		
α. Ν. 'Ορλεάνη 29/5		
α. Ταμπίκο 5/6		
α. Άμβουργο 12/6		
στών Πειραιά		
α. Μομπιλ 13/6		
α. Σιγκαπούρη 1/6		
πρόξ Άνκόνα 27/5		
α. Ντόρμπαρντ 10/6		
ε. Π. Κουεζάλ 15/5		
ε. Πειραιά 4/5		
αργεί Πειραιά		
α. Τενερίφη 1/6		
στών Πειραιά		
δ. Παναμά 11/6		
α. Μομπίνο 16/6		
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 ΑΧΙΛΛΕΥ ΙΙ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΖΙ (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	62565
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166
ΔΙΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	78	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
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60857
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		

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

ZANET	66	4503
ZANNHΣ	81	22857
ZANNHΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30188
ZETTA	71	20516
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100
ZIM KAOXIOYΓK	72	15952
ZIM ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856
ZIM ΣΥΔΝΕ'Υ	72	13098
ZIM ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ZINI	76	11348
ZYΓΟΣ	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719

δ. Ντόβερ 18/6
ε. Καοσιούγκ 2/6
α. Λός Πάμιας 27/5
α. Γκόλβεστον 3/6
α. Πόρτ Κελάγκ 6/6
πρόξ Κίνα 26/5
ε. Μπάνμπουρτ 12/6
ε. Σουέζ 18/6
δ. Γιβραλτάρ 5/6
πρόξ Τζιμπουτί 24/5
α. Τζουμπάλ 3/6
δ. Γιβραλτάρ 15/6
α. Γιβραλτάρ 11/6

ε. Πειραιά 14/6
δ. Π. Σαΐδ 12/6
πρόξ 'Ιαπωνία 31/5
μεσογειακές μεταφορές
δ. Ντόβερ 6/6
ε. Φόξ 14/6
α. Τσαγκουαράμας 7/6
α. Κόρπους Κρίστι 26/5
μετ. «Φαλασσινή 'Αξία» (κ.)
α. Λός 'Αντζελες 7/6
α. Άμστερνταμ 14/6
πρόξ «Αίγις Μπάδτικ»
α. Γιβραλτάρ 17/6
α. Νταλιάν 6/6
ε. Τζέντα 4/6
α. Σιγκαπούρη 5/6
ε. Σιγκαπούρη 21/5
μεσογειακές μεταφορές
ε. Λόρνακα 17/6
δ. Δαρδανέλλια 27/5
ε. 'Ικονία 25/5
πρόξ 'Οδησσό 14/5

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'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
ΘΑΣΣΟΣ Α'Τ'ΛΑΝΤ.....	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ.....	72	9986
ΘΕΚΟΣ.....	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ.....	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.....	85	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
ΙΑΣΩΝ (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

K. Z. ΜΙΧΑΛΟΣ.....	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.....	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.....	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.....	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.....	85	17879
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 ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ (δ.).....	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.....	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	82	29281
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ.....	73	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ.....	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ.....	71	13017
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ.....	73	6900
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	73	13324
ΚΑΡΟΣ.....	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	70	16040
ΚΑΣΤΩΡ.....	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.).....	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.).....	66	38878

ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ.....	77	10480
ΚΕ'Ι'Π ΡΕ'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
ΚΙΛΑΙΡΗ Α. ΣΤΑΒΛΙΡΗ.....	77	17300
ΚΟΜΕΤ.....	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.).....	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΛ.....	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.).....	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΟΝΗΡ.....	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.....	70	24893
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	71	14764
ΚΟΡΙΔΑΝΑ (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 ΓΟΥΑΙΝΒ (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

ε. Βρόστη 12/6.....	82	18250
α. Λέ Χάβρη 5/6.....	77	10832
α. Χάντερστον 3/6.....	86	24000
α. Ρότερνταμ 20/6.....	82	11500
έπωληση Έλληνες.....	78	10832
ύψωση Κυπριακή.....	86	13100
ε. Βόλο 8/5.....	86	24900
δ. Σουέζ 12/6.....	82	18250
α. Πειραιά 4/6.....	79	10832
α. Ν. Όρλεάν 8/5.....	74	61054
προς Ίαπωνία 29/6.....	86	13100
μετ. «Εόλη» (ε.).....	73	61054
στό Σάλλομ Βόε 20/6.....	73	42470
α. Πειραιά 11/6.....	82	11500
προς Πακιστάν 21/5.....	86	24000
ε. Γιβραλτάρ 23/5.....	86	24000
άρχει Πειραιά.....	86	24900
προς Σιγκαπούρη 26/5.....	71	11101
προς Λός Άντζελες 13/5.....	67	9549
α. Κόρπουκ Κρίστι 22/5.....	76	6598
στό Μπλιμπό.....	73	11170
α. Σιγκαπούρη 25/5.....	78	21194
μεσογειακές μεταφορές.....	66	13870
ε. Ν. Ύδρη 7/6.....	62	4784
προς Κωνσταντίνα 9/5.....	71	17355
ε. Πειραιά 22/5.....	77	23596
πρ. «Άρμενιστής».....	81	29710
α. Σιγκαπούρη 10/6.....	86	24253
α. Κήλαγκ 5/6.....	77	20823
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. Σαγκή 17/5.....	78	9485
α. Ν. Όρλεάν 1/5.....	69	8825
α. Ντάρμαν 1/6.....	83	36000
ε. Λά Πλάτα 2/6.....	72	8848
στή Λουάντα.....	70	16306
προς Περισκό 5/6.....	81	30644
προς Όρν 27/3.....	66	2953
ε. Ν. Όρλεάν 15/6.....	70	10618
ε. Βανκούβερ 14/6.....	74	52830
στό Ούμα Κουάρ.....	76	11049
προς Κωνσταντίνα 31/5.....	66	29287
προς Ούλααν 13/5.....	72	14212
προς Άλγερ 8/5.....	76	18104
α. Φρήπορτ 12/6.....	73	71764
δ. Π. Σαίδ 3/6.....	77	11264
στή Μπαγκόγκ 29/5.....	78	33191
στό Χώρα Φακάν 23/3.....	83	20200

α. Άμβέρσα 11/6
άρχει Πειραιά

α. Σιγκαπούρη 4/6.....	72	16402
δ. Π. Σαίδ 13/6.....	73	63287
ε. Ριγέκα 16/6.....	74	18006
α. Λίβερπουλ 20/6.....	70	14878
α. Σαουθάμπτον 10/6.....	72	10008
α. Ήντ Λόντον 13/5.....	74	8740
ε. Πειραιά 6/6.....	81	42105
ε. Μοντεβιδέο 13/6.....		
α. Τζέντα 2/6.....		
δ. Γιβραλτάρ 10/6.....		
α. Ντάρμαν 8/6.....		
α. Άμβέρσα 30/5.....		
α. Μονόπολη 29/5.....		
α. Μπανία 2/6.....		

α. Μπλιμπό 6/6.....	74	21755
ναυπηγ. Τόκου.....	53	1493
πρ. «Kohwa Maru».....	65	2676
άρχει Πειραιά.....	70	17485
προς Δρέπανον 3/6.....	81	23000
α. Ρίο Ίανέιρο 7/6.....	68	22391
προς Μπόνυ.....	72	20713
μεσογειακές μεταφορές.....	89	18923
ε. Ντάρμαν 26/2.....	73	31427
α. Λίβερπουλ 9/6.....	68	9504
ε. Μαατλάν 27/5.....	69	8065
α. Βανκούβερ 18/5.....	70	11256
ε. Φιλαδέλφεια 11/6.....	77	5874
α. Ήντ Λόντον 13/6.....	83	32300
προς Σιγκαπούρη.....	70	5590
ε. Σακλίντε 12/6.....	72	17432
άρχει Πειραιά.....	67	1262
άρχει Πειραιά.....	80	33500
άρχει Πειραιά.....	74	33147
ε. Πειραιά 26/4.....	68	9505
προς Γιοκοχάμα 9/6.....	76	11282
προς «Cassiopeia».....	69	9623
δ. Παναμά 7/6.....	74	9800
α. Τέμα 19/5.....	78	10994
ε. Καρταγένα 10/6.....	81	29761
ε. Κόρινθο 24/5.....	74	15938
στή Φουτζέιρα.....	84	19800
προς Ίαπωνία 28/5.....	70	51602
δ. Σέβεν Άιλαντ 30/4.....	73	17432
προς Άρούμπα 3/6.....	79	5700
α. Λέ Χάβρη 18/6.....	75	68411
α. Φελίξτοου 12/6.....	72	9824
δ. Σουέζ 16/6.....	65	8344
α. Κόμπε 8/6.....	67	40075
προς Χουέιβα 20/6.....	71	16269
ναυπηγ. Ξπλίτ.....	80	40000
ε. Ξιγκάγκ 1/6.....	70	19024
α. Ταραγκόνα 4/6.....	73	85367

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
ΚΡΙΤΟΝΑΣ.....	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ.....	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ.....	78	21194
ΚΥΘΗΡΑ.....	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ.....	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.).....	71	17355
ΚΥΡΑΝΔΡΟΣ 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 ΓΟΥΑΙΝΒ.....	78	9485
ΛΑΚΩΝ.....	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ.....	83	36000
ΛΑΡΑ Σ.....	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.....	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ.....	81	30644
ΛΕΜΑΝ.....	66	2953
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ.....	70	10618
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.).....	74	52830
ΛΕΩΝ.....	76	11049
ΛΕΟΝΙΔΑΣ (δ.).....	66	29287
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ.....	72	14212
ΛΗΤΩ.....	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.).....	73	71764
ΛΗΤΩ.....	77	11264
ΛΙΑ (μ.).....	78	33191
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ.....	83	20200
ΛΙΝΤΕΒΕΛΣ.....	78	12958
ΛΙΤΣΑ.....	77	6228
ΛΙΨ.....	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ.....	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.).....	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ.....	72	16402
ΛΟΥΣΙΟΣ.....	73	63287
ΛΟΥΣΥ.....	74	18006
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.....	89	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.....	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ.....	68	9504
ΜΑΚΡΗΦΕΡ.....	69	8065
ΜΑΚΡΟΡΟΣΤ.....	69	8064
ΜΑΝΕΞΙ.....	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ.....	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.).....	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ.....	70	5590
ΜΑΝΤΩ V.....	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ.....	67	1262
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΛΗ.....	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ.....	74	33147
ΜΑΡΑΘΟΝ 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 (Γ.).....	67	40075
ΜΑΡΙΛΥ.....	71	16269
ΜΑΡΙΝΑ (δ.).....	80	40000
ΜΑΡΙΝΑ.....	70	19024
ΜΑΡΙΝΙΚΗ.....	73	85367
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ.....	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ.....	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ.....	72	17510
ΜΑΡΚΑ Λ.....	75	14785
ΜΑΡΚΙΣ.....	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ.....	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ.....	78	19974
ΑΡΣ.....	48	3368
ΑΡΩ Λ.....	85	25000
ΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ.....	69	22391

ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΗΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α΄ ΤΑΝΤ	79	10991

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ΄ΤΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ΄ΤΟΝΕΣ	72	1583
ΜΙΝΙ ΛΑ΄ΤΤ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ΄ΤΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ΄ΤΝ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ΄ΤΣ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	82	18011
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ΄ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Α.	73	9771
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΟΡΤΣ	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	65	5050
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΡΟΜΟΝΤ (δ.)	75	68837
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑ΄ΤΑΝΤ	75	35561
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙΑ Κ.	53	3577
ΝΑΤΑΣΣΑ Ι.	78	9773
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕ΄ΤΒΥ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ΄Υ	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΕΦΕΛΗ	83	39773
ΝΕΦΕΛΗ	56	9942
ΝΗΡΕΥΣ	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	76	64631
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	73	18494
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	71	6737
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831

α. Σιγκαπούρη 16/6
ε. Τέξας Σίτυ 14/6
επωλήθη "Ελληνες
προς "Αλεξάνδρεια 5/6
άρχει Πειραιά
ε. Ν. "Ορλεάνη 11/6
α. Σάλλου Βόε 20/6
α. Φιλαδέλφεια 7/6
α. Χόγκ Κόγκ 9/6
άρχει Πειραιά

α. Μομπίλ 1/6
άρχει Ν. "Ορλεάνη
α. Κίγκστον 11/6
άρχει Πειραιά
δ. Παναμά 31/5
δ. Παναμά 27/5
άρχει Πειραιά
α. Ν. "Ορλεάνη 11/6
α. Τζάκσονβιλ 12/6
άρχει Πειραιά
άρχει Ν. "Ορλεάνη
άρχει Πειραιά
άρχει Ν. "Ορλεάνη
άρχει Πειραιά
α. Ν. "Ορλεάνη 3/6
άρχει Ν. "Ορλεάνη
ε. Μπελίζ Σίτυ 15/5
ε. Ν. "Ορλεάνη 16/6
α. Ν. "Ορλεάνη 6/6
α. Βαλάντια 9/6
ε. Γκίζαν 19/4
άρχει Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 12/6
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
δ. Παναμά 8/6
α. Βαλτιμόρη 15/6
άρχει Ν. "Ορλεάνη
α. Ν. "Ορλεάνη 29/5
προς Γκίζαν 11/5
δ. Παναμά 9/6
προς Κυμασσό 21/5
α. Χιούστον 17/6
άρχει Ν. "Ορλεάνη
ε. Δεμερράρα 6/6
α. Ν. "Ορλεάνη 26/5
προς Πειραιά 14/5
προς Βενετία 28/5
προς "Οδησσό 10/5
α. Λούπη Τέρμιναλ 2/6
α. Φιλαδέλφεια 16/6
α. Τζέντα 8/6
ε. Ούμ Σαϊδ 19/6
μετ. "Μακτόρμ (ε.)
μετ. "Πλούμπε (κ.)
ε. Πειραιά 9/6
ε. Πόρτ Κέμπλα 14/6
α. Κόρπους Κρίστι 8/6
ε. Παρανάγουα 29/5
επωλήθη
α. Πειραιά 11/6
ε. Κεμπέκ 9/6
α. Μπαχραϊν 18/6
ε. Χουάνγκου 25/5
α. Φουτζέιρα 16/6
προς Μπ. "Αϊρες 1/6
μεσογειακές μεταφορές
ε. "Ιμμινγκχαμ 23/5
α. Σκόπα Φλόου 7/6
α. Ν. "Υόρκη 11/6
ε. Σιμόντον 13/6
προς ΗΠΑ 13/6
α. Πειραιά 29/1
άρχει Πειραιά
πρ. "Αφρικά
άρχει "Ελευσίνα
προς "Ινδονησία 20/5
επωλήθη άλλοδαπούς
ε. Λέγκχορν 5/6
ε. Ντουμπάι 14/6
α. Γιούρτσουρτ 19/6

α. Ν. "Ορλεάνη 16/6
προς "Ινδία 3/6
άρχει Κεντρά
ε. "Αμπιτζάν 21/5
προς Σιγκαπούρη 13/6
προς ΗΠΑ 6/6
ε. Βομβάη 28/5
προς "Αρούμπα 1/6
άρχει "Ελευσίνα
άρχει "Ελευσίνα
προς Τουρκία 27/5
ε. Πειραιά 2/6
άρχει Πειραιά
στη Ράτ Τανούρα 13/6
επωλήθη άλλοδαπούς
ε. Τζέντα 8/6
α. Σουθμπτον 14/6
στό "Ελ Χάκλ (αποθήκη)
α. Πειραιά 12/6
δ. Γιβραλτάρ 12/6
α. Βενετία 4/6
α. Ταργκόνια 30/5
προς Γιβραλτάρ 16/6
δ. Σουέζ 14/6
άρχει Δουνκέρκη
α. Φός 12/6
δ. Π. Σαϊδ 15/6
προς Φώκλαντς
ε. Ζντάνοβ 7/6

ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑ΄ ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΗΒ	54	7701
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854
ΝΤΑ΄Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ΄Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ΄ΙΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π.	71	9049
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382

ΘΩΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ	86	35600
ΝΑΒΙΓΚΕ΄ΙΤΟΡ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑ΄ΤΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ΄Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ΄ΙΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	17880
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΕΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ΄ΙΝΜΠΟΥΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ΄ΙΝΤ	83	20669
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΕΟ	53	2605

ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491
ΠΑΜΙΟΣ	77	16237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΛΙΚΗΣ	80	11961
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	16380
ΠΑΡΑΠΟΛΗ (δ.)	86	17800
ΠΑΡΑΚΕΥΗ	75	8960
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.)	80	42236
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ	70	14724
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Α.	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183
ΠΕΛΛΑ	79	10993
ΠΕΛΛΑ	71	1594
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476
ΠΕΛΤΕ΄ΙΝΕΡ	70	1586
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	36914
ΠΕΡΑ ΜΠΑ΄Υ	71	9623
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742
ΠΕΤΡΑ	76	23149
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021
ΠΗΓΑΣΟΣ ΣΤΑΡ	58	3830
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	10617
ΠΙΝΔΟΣ	81	15825
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631

άρχει Πειραιά
ε. Πασανάνουα 3/5
α. Κόρπους Κρίστι 7/6
δ. Γιβραλτάρ 13/6
προς Βραζιλία 11/6
ε. "Αγκόνα 15/6
άρχει "Αλεξάνδρεια
α. Τενερφ 9/6
προς Ούλσάν 7/6
προς Σάντος 13/6
α. Σαλβαντόρ 4/6
α. Καζαμπλάνκα 17/5
α. Ν. "Υόρκη 7/6
δ. Παναμά 5/6
α. "Αμβέρσα 3/6
ε. Χάμπτον 14/6
ε. Ρότερνταμ 22/5
προς Πειραιά 10/6
πρ. "Πόρος
α. Πόρτ ντε Μπουκ 12/6
προς Χαβάνο 9/5
προς Νιγηρία 14/6

α. Σουάνση 21/6
ε. Τσιτακόγκ 17/6
ναυπηγ. Ούλσάν
προς Ταϊβάν 16/5
α. Ν. "Ορλεάνη 13/6
ναυπηγ. Ούλσάν
ναυπηγ. Ούλσάν
προς ΗΠΑ 14/6
α. Ν. "Ορλεάνη 13/6
α. Σιγκαπούρη 8/6
πρ. "chantilly
προς Βεγκάζη 12/5
δ. Μπρανσμπούτελ 2/6
στον Πειραιά
ε. Χάσινα 24/5
υπέστειλε παναμαϊκή
ε. Ν. "Υόρκη 15/6
υπέστειλε παναμαϊκή
α. Αύγουστα 11/6
δ. Σουέζ 10/6
ε. Σιγκαπούρη 13/6
μετ. "Χαράλαμπος Β. (κ.)
μετ. "Εργίνα (κ.)
προς Δεμερράρα 4/6
μεσογειακές μεταφορές
ε. Μάντρε ντε Ντέους 5/6
προς Κωσσταντζά 9/6
επωλήθη
α. Φουτζέιρα 953
στό Νατάλ (αποθήκη)
στό Λάγος 23/4
ε. Πειραιά 4/6
α. Τενερφ 2/6
προς ΕΣΣΔ 21/5
επωλήθη
άρχει Πειραιά
ε. "Ιντσόν 4/6
α. Μάντρε ντε Ντέους 30/5
α. Ντάρμπαμ 6/6
α. Σιγκαπούρη 14/6
α. Χουέιβα 10/6
α. Λός "Αντζελες 13/6
ύψωσε κυριακή
α. Ρότερνταμ 17/6
α. Ρότερνταμ 12/6
α. Χουάν 1/6
ανάμεινε Ραμπίχ 29/3
ε. Πειραιά 21/4
προς Κούβα 20/3
α. Δουνκέρκη 14/6
δ. Γιβραλτάρ 8/6
ε. Πειραιά 27/4
α. "Αμβούργο 26/5
ε. Πειραιά 12/6
προς Σιγκαπούρη
α. Τζέμπελ Ντινα 12/4
μετ. "Βίνι (κ.)
ε. Τζέντα 13/6
προς Αύγουστα 5/6

δ. Π. Σαϊδ 19/6
ε. Πειραιά 6/6
ε. "Ικόνιο 23/5
επωλήθη
μεσογειακές μεταφορές
ε. Ν. "Ορλεάνη 15/6
α. Πειραιά 14/4
άρχει Ταϊτσόνγκ
α. Τσουρούγκα 11/6
προς Τζέντα 1/6
ε. Πειραιά 12/6
α. Πειραιά 7/6
ε. Πειραιά 3/5
α. Φουτζέιρα 9/6
μεταφορές Τζέντας
άρχει Πειραιά
μεταφορές Τζέντας
μεταφορές Τζέντας
ε. Τζέντα 5/6
πρ. "Tembe Bay
ε. Σάντα Μάρτα 10/6
πρ. Ντακάρ 14/5
α. Σιγκαπούρη 9/6
α. "Αδεν 26/4
άρχει Γαλαξείδι
στό Πόρτ Κέλαγκ 4/6
ε. Ντακάρ 4/6

ΠΙΣΤΙΣ	55	3768
ΠΑΛΑΝΕΤ	78	9864
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768
ΠΟΛΥΤΩ	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2961
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976
ΠΟΠΗ	67	11002
ΠΟΠΗ Π.	77	10558
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	78	6300
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9885
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166
ΠΥΛΟΣ	81	13800
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ (δ.)	77	18325
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'Υ 2 (μ.)	79	32023
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΪ'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	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348
ΡΟΥΛΑ	62	811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2916
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742
ΣΑΝ Π.	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16983
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΦ	57	9001
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΡ ΤΖΩΝ	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	83	21427
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9783
ΣΗΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	74	17724
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465
ΣΙΔΩΝ	66	2202

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Τ'ΜΠΕΣ	76	11866
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΥΣ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	6961
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
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	85	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
ΤΑΝΙΠ (δ.)	75	4525
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΡΕΚ	53	4097

ἀργεί Λομπίτο	
πρός 'Αλεξάνδρεια 18/4	
πρός Λάγος 12/6	
πρός Κωνσταντίνα 21/5	
ε. Τέμα 22/4	
ἀργεί Γαλαξεί(δ)	
πρός Γιοκοχάμα 30/5	
δ. Γιβραλτάρ 12/6	
πρός Φιλιππίνες 1/5	
ε. Δαμιέττα 7/6	
α. Βαρκελώνη 17/6	
πρός Σιγκαπούρη 15/6	
ἀργεί Πειραιά	
πρός 'Αργεντινή 5/6	
στό Σουέζ (ἀποθήκη)	
ἀργεί Πειραιά	
α. Χιουσόν 1/5	
α. 'Ιμμιγκχαμ 20/5	
α. Θέοντα 13/6	
ε. Φουτζέιρα 15/6	
α. Σιβιταβέτσια 15/6	
ἐπωλήθη	
α. Ντάρμπαν 22/5	
πρός 'Ελλάδα 27/5	
ε. Πειραιά 12/6	
ε. Πειραιά 12/6	
στήν Πάχη	
πρός Π. Καμπέλλο	
δ. Ντόβερ 11/6	
ε. Ραβέννα 16/6	
πρ. «'Αγιος Σπυρίδωνας»	
ἀργεί Πειραιά	
πρός 'Α. Ανατολή 22/5	
πρός Πειραιά 24/5	
ε. Χαμπτον 14/6	
ε. Κοτονού 12/6	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός ΗΠΑ 30/5	

πρός Λουάντα 30/4	
ἐπωλήθη διάλυση	
πρός ΕΣΣΔ 10/6	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 16/6	
ε. Σάν Λορέντζο 14/6	
α. Καράτσι 15/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5	
στή Βομβή	
ε. Σούνταβαλ 16/5	
ἐπωλήθη αλλοδαπούς	
δ. Κων/πολη 26/5	
α. Σιγκαπούρη 15/6	
ἀργεί Λομπίτο	
α. Σεβίλλη 12/6	
ε. 'Αλεξάνδρεια 7/4	
πρός Περού 28/5	
πρός Βιτόρια 6/6	
πρός Μπαγκόγκυ 27/5	
ε. Γένοβα 12/6	
α. Χιουσόν 14/6	
πρός Καλλάο 8/6	
πρ. «Στή Γκλόρυ»	
α. Τζέντα 20/5	
ἀργεί Χαλκίδα	

δ. Σουέζ 6/6	
α. Παραντίπ 31/5	
δ. Παναμά 11/6	
δ. Παναμά 6/6	
α. Γιοκοχάμα 2/6	
α. Λονδίνο 13/6	
στόν Πειραιά 22/6	
στό Ζανζιβάρι	
δ. Παναμά 2/6	
μετ. «Trinity Sierra» (κ.)	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πόρτ Κέμπλα 15/6	
πρός Τζενεράλ Σάν Μαρτίν	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Βενετία 9/6	
πρός Ροστόκ 3/4	
πρός 'Οράν 9/6	
πρός Δακάρ 1/6	
πρός 'Αρτζύλ Τέρμιναλ 30/4	
ε. Μπότγουντ 14/6	
α. Νταμπιέρ 16/6	
ε. Μπάχια Μπλάνκα 15/6	
ὕψωσε κυπριακή	
α. Σάν Λορέντζο 4/6	
ε. Σάντος 12/6	
πρός Βελγίο 3/6	

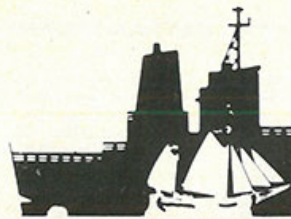
ε. Ντάρβιν 16/6	
πρός Νιούκασλ 5/6	
πρός Μήλο 11/6	
πρός Ρας Τανούρα 3/6	
δ. Θέρσυντεντ 'Αϊλαντ 9/6	
μετ. «Dighity» (κ.)	
ἐπωλήθη	
αλλοδαπούς	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Φιλαδέλφεια 19/5	
ε. 'Οριότάνο 12/6	
στό Γκουαγιακούλ	
ε. Ρόττερταμ 20/6	
μεσογειακές μεταφορές	
μεσογειακές μεταφορές	

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
ΤΖΙΜΙΛΑΤ	71	16275
ΤΖΙΝΙ II	69	16229
ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.)	63	9143
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	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
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9C82
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
ΤΡΕΡΡΥ	76	13663
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ	77	13663
ΤΣΙΛΛΥ	73	6680

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΗΧ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΟΣ	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ	84	2167
ΦΑΔΕΡ	77	17323
ΦΑΕΘΩΝ	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΡΑ	74	12519
ΦΑΝΤΑΣΥ Λ. (δ.)	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Λ. (δ.)	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Λ. (δ.)	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ	54	2174
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ Λ. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48882
ΦΙΝΕΣ Λ. (δ.)	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Λ. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	82	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ	86	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Λ. (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 Λ. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (δ.)	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Λ. (δ.)	75	146309
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΥΤΥ	73	6680
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	76	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ	72	33267
ΧΕΡΙΤΕ'Ι'ΤΖ	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ	68	5527
ΧΛΟΗ	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ Γ. ΑΙΡΗ	84	14403
ΧΡΗΣΤΟ - Κ. II	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝ Γ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.)	86	24500

δ. Γιβραλτάρ 5/6	
ε. Ν. Χάβεν 16/6	
ε. Ν. 'Υόρκη 8/6	
πρός Ταϊβάν 23/5	
πρός 'Ιράν 26/5	
πρός Σιγκαπούρη 15/6	
ε. 'Ασσάμ 3/6	
ε. Λάγος 2/5	
α. Σφάξ 9/6	
δ. Σεβν 'Αϊλαντ 23/5	
α. Ντουλούβ 29/5	
πρός Φώκλαντς	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 23/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/6	
ἀργεί 'Ελευσίνα	
πρός Βερμούδες 5/6	
πρός Ντέονσε 26/5	
διάλυση Κίνα	
πρός Λιβερία 2/6	
ἀργεί Πειραιά	
στό Γκιζάν (ἀποθήκη)	
στό 'Αλγέρι	
πρός Μπόνυ 22/5	
πρός 'Ιταλία 12/6	
ε. Παρανάγουα 23/5	
δ. Ντόβερ 30/5	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ροζάριο 9/6	
α. Γιοκοχάμα 12/6	
πρός Θορόλοντ 14/6	
ε. Χιουσόν 15/6	
α. Γουλιμίνγκτον 7/6	
ε. 'Αμβούργο 17/6	
α. Νταλβίν 27/5	
πρός Σαντίνα 9/6	
ε. Λας Παλς 18/6	

α. Λίβερπουλ 22/5
πρός Π. Καμπέλλο 4/6
πρός Φλάσινγκ 30/5
πρός 'Ηράκλειον
α. Κάρντιφ 11/6
ε. Ρεσίφ 1/6
στό Τσαντίν
ἐπισκευές Πειραιά 30/3
ε. Πειραιά 18/5
ἀργεί Πειραιά
ε. Φιλαδέλφεια 15/6
α. Μπαχαράν 6/6
πρός Χόρ Φακάν 6/6
μεσογειακές μεταφορές
ε. Τσάλνα 28/5
α. Φάλμουθ 6/6
πρός 'Αλεξάνδρεια 8/5
ε. Σαγκάη 3/5
α. Χαμίνα 14/5
ε. Σάντος 12/6
πρός Γουέστερπορτ 10/6
πρός Γιβραλτάρ 13/6
στό Μπάγιο Γκράντε 9/6
α. Μομπίλ 6/6
πρός Πειραιά 10/6
α. 'Ασόντον 14/5
ε. Μορμουγκάο 8/6
ε. Κουινγκχουγκντάο 6/6
ἀργεί Πειραιά
πρός Καρατί 2/6
πρ. «Meredit E.»
α. Λας Πάμπας 9/6
στή Μπετζάγια 1/6
πρ. «Key Victory»
α. Μόκχα 21/5
πρός 'Ουάν 3/2
πρός Βανκούβερ 25/5
στό Χάρ αλ Ζουμπάιρ
πρ. «Tris Unity» (κ)
πρός Σιγκαπούρη 13/1
πρός Λονδίνο 15/6
δ. Παναμά 16/6
πρός Περαικό 7/2
πρ. 'Ιαπωνία 4/6
α. Βισακαπάντα 12/6
ε. Τζέντα 6/6
α. Ναγκόγια 20/5
πρός ΕΣΣΔ 4/6
α. Βαλλέτα 23/5
ε. Παναγόγιο 7/6
πρ. 'Ακαμα 24/4
α. Κόρπους Κρίστι 5/6
ε. Πειραιά 9/6
ε. Σάρζα 13/6
α. Φουτζέιρα 12/6
πρ. 'Ακαμα 10/6
α. Χιούστον 14/6
πρ. Ταμπλά 14/6
πρ. Ταμπκό 13/6
ἀργεί Πειραιά
πρ. «Sea Friar»
ε. Λόγος 17/4
μεσογειακές μεταφορές
μεταφορές Περαικού
μεσογειακές μεταφορές
ναυπηγ. Ταυίδιο



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 = άνεχωρήσε
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	17116
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733
ΑΪ΄ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΪ΄ΛΣΑ	72	16235
ΑΪ΄ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΪ΄ΝΤΑ (κ.)	72	31935
ΑΪ΄ΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΪ΄ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567
ΑΪ΄ΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	82	11133
ΑΙΤΖΗΝΑ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪ΄ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (Κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Λ.)	72	18724
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (κ.)	74	20715
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΑΥ 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
ΑΛΦΟΖΙΝΑ (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

α. Λός Πάλας 18/5		
ε. Ντάρμπαν 11/7		
α. Μάντρε ντέ Ντέοθς 4/6		
α. Ρίο Ίανέιρο 3/6		
α. Ρίο Γκράντε 7/6		
α. Άμβούργο 15/6		
α. Άγκόνα 25/6		
δ. Παναμά 1/7		
α. Μπ. Άίρες 11/6		
α. Ν. Όρλεάνη 5/7		
α. Μπ. Άίρες 13/6		
α. Σάντος 6/7		
μεσογειακές μεταφορές		
πρός Σπάρν Άνκορατζ		
α. Κοκούρα 1/7		
ε. Ντότζες 6/7		
α. Μανίλα 20/6		
α. Μπαχραϊν 29/6		
δ. Γιβραλτάρ 8/7		
α. Θέουτα 22/6		
α. Μπάρν 6/7		
α. Χορμούζ 22/6		
ε. Πειραιά 27/6		
δ. Π. Σαΐδ 28/6		
α. Μιλφρονί Χάβεν 12/7		
δ. Κωνίπολη 21/6		
α. Χορμούζ 30/6		
α. Γιβραλτάρ 18/6		
α. Πόρτ Ντέ Μπούκ 5/7		
δ. Σουέζ 8/6		
α. Πειραιά 3/7		
δ. Κωνίπολη 27/6		
πρός Άλγερία 26/5		
δ. Σουέζ 11/6		
στην Κακινάδα 27/6		
δ. Ντόβερ 26/6		
δ. Κωνίπολη 14/6		
στο Ταμπικό		
έπωλήθη		
άργει Πειραιά		
ε. Άγκόνα 4/7		
άργει Πειραιά		
α. Φιλαδέλφεια 30/6		
πρός Φουτζέιρα 30/6		
α. Σιγκαπούρη 21/6		
α. Καταγένα 7/7		
α. Μπιλμπάο 2/7		
δ. Ντόβερ 10/7		
δ. Κωνίπολη 5/7		
ε. Ν. Όρλεάνη 1/7		
ε. Μαντράς 9/6		
έπωλήθη Έλληνες		
μετ. Άλφα Siega (κ.)		
α. Σιγκαπούρη 24/5		

α. Σάλλομ Βόε 4/7		
α. α. Μπορντώ 18/6		
στη Τζέντα 27/6		
ε. Ίταξάι 4/7		
ε. Τζέντα 15/6		
δ. Παναμά 24/6		
ε. Τόρανα 2/7		
ε. Τσίμα 4/7		
α. Σαγκάη 22/6		
ε. Χορμούζ 15/6		
α. Πόρτ Άρθουρ 29/6		
α. Μπάνια 10/6		
α. Ναγάντι 30/6		
δ. Σουέζ 11/7		
α. Λός Πάλας 6/7		
ε. Άνγκρα ντός Ρέις 27/6		
δ. Παναμά 23/6		
ε. Βοστώνη 20/6		
ναυπηγ. Τόκυο		
ε. Ν. Όρλεάνη 29/6		
ε. Βαλέττα 30/6		
ε. Βαλέττα 11/7		
ε. Μπ. Άίρες 6/7		
ε. Σ. Μάιλς 4/7		
α. Ναγκόγια 3/7		
δ. Π. Σαΐδ 4/7		
α. Λός Άντζελες 22/6		
α. Γιοκοχάμα 6/7		
δ. Σουέζ 24/6		
ήψωσε ελληνική		
α. Γουανγκαρύ 30/6		
πρός Ντάρμπαν 24/6		
δ. Παναμά 30/6		
α. Πάμα 29/6		
μετ. Νίβι (ε.)		
α. Πειραιά 12/6		
σόν Πειραιά 30/6		
μεσογειακές μεταφορές		

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.π.)	71	2806
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4617
ΑΝΙΤΟ	80	30507
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15359
ΑΝΤΖΕ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕ N. (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
ΑΪΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΪΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ IX (κ.)	70	1437
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ Χ (κ.)	74	1546
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ ΦΑ΄ΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
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		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32241
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΕΣ (Μ.)	60	7839
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	9206
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.)	79	9.437
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ΄ΙΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	18258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328
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.)	77	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430

α. Άγκλεθ(ρας 13/6
στη Λιουσαβόνα 9/7
α. Αυγούστα 17/6
δ. Παναμά 30/5
ε. Γκουαγιόμας 20/6
άργει Πειραιά
α. Λός Πάλας 7/7
έπωλήθη
α. Σουέζ 2/7
α. Ρόκυ Πόιντ 7/7
ε. Δεμερράρα 29/6
α. Π. Άντζελες 16/6
ε. Μπωμόντ 16/6
δ. Κωνίπολη 25/6
πρ. «Τάρπον Στάρ»
πρός Κίνα 4/6
α. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 3/5
ε. Π. Σαΐδ 11/7
στο Σουέζ
ε. Ντακάρ 14/6
α. Λός Πάλας 2/7
α. Σάν Βινσέντε 24/6
α. Κήλαγκ 27/6
α. Λός Άντζελες 2/7
α. Βαλέττα 22/6
ε. Πειραιά 5/7
α. Λεμεσσό 20/6
δ. Ντόβερ 3/7
δ. Κωνίπολη 28/6
α. Σιγκαπούρη 3/7
ναυπηγ. Τόκυο
α. Λονδίνο 27/6
ε. Μπρέικ 13/7
α. Λά Πλάτα 2/7
α. Μάντρε ντέ Ντέους 10/7
δ. Σουέζ 6/7
δ. Παναμά 3/7
ε. Μπάρ 25/3
ε. Πειραιά 2/5
α. Ριγίεκα 6/7,
διάλυση Ίνδια
α. Λούπη Τέρμιναλ 19/6
α. Άμπιτζάν 10/6
α. Δουνκέρκη 6/7
α. Λειξές 3/7
ε. Ρίο Ίανέιρο 11/6
άργει Πειραιά
α. Λός Πάλας 7/7
ε. Ύμουιντεν 13/7
δ. Γιβραλτάρ 18/6
ε. Ν. Όρλεάνη 7/7
α. Σιγκαπούρη 6/7
πρός Μπ. Άμπας
α. Κολόμπο 4/7
α. Λός Άντζελες 5/6
α. Μάρ ντε Πλάτα 27/5
στο Σάντος 8/7
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζαΐ 1/7
α. Φιλαδέλφεια 30/5
α. Γιοκοχάμα 4/7
α. Τακόμα 19/6
α. Σιγκαπούρη 9/6
δ. Παναμά 11/6
α. Ν. Όρχη 15/6
ε. Μπαγκκόγκ 24/4
α. Ν. Όρλεάνη 12/5
α. Σαβόννα 11/6
έπισκευές Πειραιά
άργει Πειραιά
α. Τζέντα 5/7 *

α. Λεμεσσό 7/7 *
πρός ΗΠΑ 11/6
ε. Χιούστον 8/7
ε. Τζέντα 23/6
α. Παρανάουα 17/6
δ. Παναμά 30/6
ΕΤΑ Λά Σαΐνα 25/6
στο Κάργκ
δ. Π. Σαΐδ 4/7
α. Ντουάλα 30/6
ε. Τζέντα 4/7
ε. Μπωμόντ 25/6
δ. Κωνίπολη 13/6,
δ. Σουέζ 28/6

ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	δ. Κων/πολη 25/6
ΒΟΜΑΡ	71	15759	α. Τέξας Σίτυ 9/6
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	α. Σιγκαπούρη 20/6
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1559	πρόξ Λαύριο 19/6
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Χιούστον 1/6
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	πρ. «Ρεσίφε»
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	άρχει Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	α. Πόρτ Σάιτς 10/6
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1559	α. Λισσαβώνα 6/7
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782	πρόξ 'Ινδία 3/5
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.)	72	8987	πρόξ 'Αναμπα 27/6
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039	α. Αιγούστα 4/7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	α. Γιουρπορτ 30/6
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969	στό Χόγκ Κόγκ 11/7
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.)	72	14315	α. 'Αμβέρσα 3/7
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	α. Ν. 'Ορλεάνη 4/7
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957	μετ. «Ελιτο» (π.)
ΓΚΑΖ ΔΔΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	ε. Γιάννου 3/7
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999	α. Κορούνα 6/7
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	ε. Πειραιά 3/7
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764	δ. Ντόβερ 12/7
ΓΚΑΖ ΠΑΞΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	ε. Ριγίεκα 7/7
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Ρας Γκαρίμ 10/7
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Μιλάδο 30/6
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598	α. Σουέζ 11/7
ΓΚΑΖ ΤΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	δ. Π. Σάιτς 3/7
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	στό Ντάρμαν 13/7
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μπχ.)	68	81257	α. Ντουμπάι 16/6
ΓΚΑΛΑΤΑ'ΙΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΟΥΜ ΓΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004	α. Τέξας Σίτυ 22/6
ΓΚΛΟΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Μίνα δλ Φαχά 1/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148	πρόξ Ντάρμαν 15/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	α. Ρίο Γκράντε 2/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812	δ. Γιβραλτάρ 5/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Σάφι 23/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	α. Τσάρλεστον 3/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328	α. Ντάρμαν 13/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	α. Σάν Φραντσκο 14/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	δ. Παναμά 20/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	α. Μπορντώ 21/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Ρίο Γκράντε 11/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (π.)	79	13005	α. Ν. 'Ορλεάνη 30/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΥΤ (π.)	72	12959	ε. Σαβάννα 8/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	ε. Λας Πάλμας 28/6
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Λός 'Αντζελες 6/7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΑΡΒΕΣΤ (κ.)	72	13179	ε. Χοντίντα 20/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. Κωατζακλόακος 11/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/7
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085	ε. Πειραιά
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265	ε. Πειραιά 26/6
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	α. Σιγκαπούρη 19/6
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	α. Λισσαβώνα 11/6
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	ε. Βιτόρια 6/7
ΓΟΥΕ'Ι Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	ε. Κολόμπο 9/7
ΓΟΥ'Ι ΝΕΡ (π.)	73	13631	ε. Πωληθή 'Ελληνες
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ	70	11329	άρχει Πειραιά
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	ε. Ν. 'Υόρκη 2/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	α. Βανκούβερ 29/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρόξ Τουρκία
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	ε. Σιγκαπούρη 8/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	α. Χιούστον 30/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	α. Χιούστον 1/7
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι ΤΟΡ	68	22782	ε. 'Αμβέρσα 23/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΤ	68	22798	διάλυση Φορμόζα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799	πρόξ Φλάσιγκ 11/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800	α. Γιουρπορτ 14/7
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρόξ Ποχάγκ 14/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	πρόξ Κόλπο ΗΠΑ 23/6
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Τζέντα 6/6
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Τεργεσίτη 2/7
ΓΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278	α. Κεμπέκ 16/6
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326	ε. Χάμπτον 457
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	α. Βαλτιμόρη 6/7
ΓΡΥΠΑΡΙΟΝ	71	37115	ε. Τζέντα 26/6
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562	ε. Πωληθή
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	πρόξ Μάλτα
ΔΑΜΩΝ	74	20712	ε. Κασίμα 2/7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	71	9222	ε. Πειραιά 27/6
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	66	19419	ε. Πωληθή
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	ε. Αρατού 29/6
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620	ε. Βανκούβερ 10/6
ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	προσαράξε 24/11/86
ΕΒΕΡΧΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Κων/πολη 26/6
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Κ. (κ.)	70	14671	ε. Πωληθή
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (κ.)	70	23597	α. Βαλτιμόρη 7/7
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552	διάλυση Κίνα
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069	ε. Νταμά 8/7
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	ε. Ραβέννα 4/7
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	στό 'Αρζίου 4/7
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Λισσαβώνα 8/7
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989	πρόξ Σομπικ Μπαή
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	α. Νάπολη 29/6
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ II (κ.)	76	12376	πρ. «Πλαστήρα»
ΕΛΙΣΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	α. Σιγκαπούρη 13/6
ΕΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	ε. Πόρτ ντέ Μπούκ
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	ε. Σιγκαπούρη 8/7
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι ΤΖ (δ.)	75	45000	α. 'Αμπιτζάν 4/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.Μπχ.)	76	47344	α. Τζέμπελ Ντάνα 20/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	α. Φάλασιγκ 9/6
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/5
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	α. Γάνδη 13/6
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι Τ (κ.)	72	16207	ε. Πωληθή
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	ε. Τζέντα 13/7

ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/6
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064	ε. Πωληθή
ΕΛΠΙΣ	82	30564	α. Νταμά 12/7
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στό Χορμούζ
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	α. Βομβά 24/6
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187	α. Λάνακα 7/7
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083	δ. Σουέζ 21/6
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355	α. Τακράντι 19/6
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι Ζ I (π.)	74	13887	α. Λίβερπουλ 14/7
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι Ζ II (π.)	73	10058	δ. Μπρουκλίν 27/6
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253	στη Χοντίντα
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	α. Ντάρμαν 17/6
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	δ. Γιβραλτάρ 1/7
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	α. Παρανάγουα 10/6
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	α. Καραίσι 8/7
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι Β (π.)	86	15952	πρόξ 'Αλγερία
ΕΡΗΝ (π.)	81	15178	α. Σιγκαπούρη 30/6
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	δ. Σουέζ 3/7
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Γκουαϊακούλ 6/7
ΕΣΚΟΥΑ'Ι Ρ (κ.)	68	11434	α. 'Ιντσόν 17/6
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629	α. Σάντος 6/7
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980	α. 'Αμβέρσα 11/7
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρόξ Ρόττερνταμ 3/6
ΕΣΤΟΡΙΛ (Μ.)	69	9162	α. Πειραιά 1/7
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	ε. Μπέρι 17/6
ΕΥΑΙΜΕΝΗ	79	29875	α. Μάλγα 2/7
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Βανκούβερ 13/6
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	δ. Παναμά 29/6
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	δ. Παναμά 6/7
ΕΥΠΟ ΑΓΓΑΣ (π.)	77	15355	ε. Τσιταγκόνγκ 27/6
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676	α. Μογκαντίσου 14/3
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310	α. Ρίο 'Ανδρέου 30/6
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	α. Π. Σάιτς 4/7
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	δ. Παναμά 30/6
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16366	πρόξ 'Αλεξάνδρεια 27/5
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	πρόξ 'Αγκόλα 2/7
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	α. Τζουέμα 28/5
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	στό Μπράντλεϊ 16/6
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σαφάγκ (αποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	α. Τεργεσίτη 28/6
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	α. Ντάρμαν 11/7
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485	ε. Πειραιά 18/6
ΖΗΝΗ	79	16379	δ. Γιβραλτάρ 22/6
ΗΡΑ	79	16390	α. Ντηντρίτ 1/7
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Τζέντα 2/7
ΗΡΩ	76	17129	α. Καραίσι 16/6
ΗΣΤ ΓΚΛΟΡΥ	68	10397	α. Ν. 'Ορλεάνη 2/7
ΗΣΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	72	6721	ε. Ν. Μαγκκαλόρ 6/7
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	α. Ταϊσούρα 19/6
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Βασούρα
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Σιγκαπούρη 13/6
ΘΑΡ-ΡΟΖ (π.)	63	3293	άρχει 'Αγ. Δομνίκου
ΘΕΑΝΟ (κ.)	69	10650	ε. Βαρκελώνη 3/7
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ. (κ.)	72	22866	α. Τζέντα 2/7
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Γένοβα 8/7
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	α. Σιγκαπούρη 26/6
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276	ε. Τζέντα 23/5
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	ε. Ντόρντρεχτ 11/7
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432	ε. Πωληθή
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ονδ.)	67	2838	πρόξ 'Ελλάδα
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	α. Πειραιά 29/5
ΙΑΣΩΝ Σ. (π.)	71	41961	α. Τάραντα 22/6
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995	α. Βενετία 5/7
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704	άρχει Πειραιά
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	66	18155	διάλυση 'Ινδία
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993	μετ. «Regulus Star»
ΙΟΣ (π.)	70	3971	άρχει Πειραιά
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	ε. 'Αμβέρσα 8/7
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/6
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524	α. Κτέμε 3/7
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	δ. Π. Σάιτς 20/6
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	α. 'Αντεν 9/6
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17066	α. 'Οζκά 7/7
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	α. Ραβέννα 2/7
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	α. Μπελέμ 25/6
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	ε. Χάμπτον 7/7
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Γδύνια 3/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098	α. Μπρέικ 23/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037	δ. Κων/πολη 26/6
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018	πρόξ Λόγος 31/5
ΚΑΠΕΤΑΝ Β. (Μ.)	68	24801	δ. Παναμά 8/7
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966	δ. Κων/πολη 28/6
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μπχ.)	80	30649	ε. Παρανάγουα 29/6
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	ε. Τάμα 1/7
ΚΑΣΤΟΡ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993	α. Μπαχραϊν 6/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	α. Τσαγκουαράμς 1/7
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	α. Γιουρπορτ 11/7
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	δ. Γιβραλτάρ 1/7
ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	δ. Παναμά 16/6
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	ε. Πειραιά 7/7
ΚΑΣΤΟΡ (π.)	73	21754	α. Τουτκορίν 1/7
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	δ. Παναμά 26/6
ΚΑΤΙΑ	71	4940	α. Μπρίντζορτ 6/7
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	άρχει Σ. 'Αραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	δ. Σουέζ 8/7
ΚΕ'Ι Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	δ. Ντόβερ 11/7
ΚΕ'Ι Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	δ. Μπανζούλ 3/7
ΚΕ'Ι Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9962	δ. Ντόβερ 9/7
ΚΕ'Ι Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Γκουαϊακούλ 4/7
ΚΕ'Ι Π ΜΟΝΤΕΡ'Υ (κ.)	71	9826	α. Μπανζούλ 13/6
ΚΕ'Ι Π ΡΙΟΝ	72	9542	ε. Δουνκέρκη 8/7
ΚΕ'Ι Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	α. Τάουναβιλ 26/6
ΚΕ'Ι Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668	α. 'Ιντσόν 3/7

ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682
ΚΙΒΑ'Ι ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
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'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μπχ.)	78	9862
ΚΟΡΥ	77	33509
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΞΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΞΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (κ.)	71	54761
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599
ΚΥΘΗΡΑ ΣΗ (κ.)	70	1499
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	71	13443
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Ν. (κ.)	73	20328
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΓΟΣ (Μ.)	59	6132
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16650
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΦΟΡΣ (κ.)	71	10409
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	13161
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1600
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΖΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΔΕΑ Τ. (Βρ.)	63	17656
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΜΠΕΕΛ (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ Α. (π.)	68	9079
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	69	93547
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	11198
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.)	64	1096
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΑΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	77	11167
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΤΘΙΛΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141

προς Άλγερύ	
α. Φάλλουθ 3/7	
δ. Μπανκόγκ 7/7	
δ. Σουέζ 22/6	
α. Πόρτ Μόρεσμπυ 4/5	
ε. Άμβέρσα 6/7	
ε. Ραβέννα 3/7	
α. Πόρτ Μόρεσμπυ 18/5	
στη Κουτούμπινα 29/6	
α. Τζέντα 29/5	
α. Σαβάννα 5/6	
α. Φόρ 8/7	
δ. Γιβραλτάρ 20/6	
αργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 29/6	
δ. Σκώ 9/7	
ε. Τζέντα 31/5	
α. Λός Άντζελες 3/7	
ε. Λός Άντζελες 7/7	
δ. Π. Σαίδη 10/7	
αργεί Πειραιά	
α. Παλάου Σαμπού 30/5	
α. Βαγγαρέ 9/7	
ε. Σιγκαπούρη 18/6	
δ. Ντόβερ 4/7	
δ. Κων/πολή 27/6	
α. Σιγκαπούρη 4/7	
προς Ντάρμπαν 16/5	
ε. Π. Καμπέλλο 11/6	
ε. Πειραιά 7/7	
α. Σβίταβόκ 2/7	
α. Βαλέττα 7/7	
δ. Π. Σαίδη 3/7	
ε. Κολόμπο 8/7	
ε. Καλκούτα 1/7	
α. Γιβραλτάρ 12/6	
μετ. «Νίκας» (κ.)	
δ. Σουέζ 1/7	
α. Ρίο Γκράντε 5/7	

α. Ν. Όρλεάνη 2/7	
προς Μπαβανγκάρ 16/3	
ε. Τέιμαουθ 10/7	
στών Περισκό	
ε. Γούνα 5/7	
α. Λειζόρ 5/7	
πρ. «Rio Calingasta»	
πρ. «Rio Maraga»	
α. Χάμιλτον 23/6	
πρ. «Rio Abancan»	
πρ. «Rio Pilcomayo»	
α. Νιουχάβεν 8/7	
α. Βικτόρια 11/6	
ε. Πωλνίθ	
ε. Φουτζέιρα 25/6	
α. Άγ. Ευστάθιο 23/6	
στών Περισκό	
α. Μαπούτο 2/6	
α. Φόρ 7/7	
ε. Ν. Όρλεάνη 8/7	
ε. Ρίο Γκράντε 5/7	
α. Σιγκαπούρη 2/11	
διάλυση Κίνα	
α. Φουτζέιρα 7/7	

α. Σουέζ 4/7	
α. Ρίο Γκράντε 14/6	
ε. Κουίγκντσο 29/6	
δ. Ντόβερ 9/7	
α. Ρόττερνταμ 16/6	
δ. Ντόβερ 20/6	
προς Κούβα	
α. Πειραιά 25/6	
δ. Σουέζ 29/6	
ε. Θέουτα 13/6	
προς Άλεξάνδρεια	
α. Τζιμπουτί 21/6	
α. Άμβέρσα 11/7	
ε. Νταμπί 8/7	
α. Ρόττερνταμ 13/7	
στών Ντουμπάι 12/6	
α. Χέυ Πόιντ 10/6	
α. Ν. Όρλεάνη 26/6	
α. Τάμα 2/6	
προς Ντουρές 28/4	
α. Τενερίφ 7/6	
ε. Πειραιά 10/6	
προς Γκαρούπα 30/5	
α. Τζέντα 2/7	
ε. Γιβραλτάρ 19/6	
μετ. «Μερίτ» (π.)	
α. Ροσιφ 27/6	
ε. Ν. Όρλεάνη 29/5	
προς Περισκό	
α. Ίντσον 26/5	
ε. Πειραιά 2/7	
προς Κανά 20/5	
α. Βαρκελώνη 3/7	
ε. Γκοντάν 8/5	
ε. Σουέζ 3/7	
ε. Πειραιά 11/6	
ε. Κοζέιν 7/7	
α. Λ. Άντζελες 23/6	
α. Γιούροπορτ 8/7	
α. Πειραιά 5/7	
προς Μαύλα	
α. Πόρτ Κελάγκ 16/6	
α. Χιούστον 26/6	
ε. Καράσι 27/6	
α. Σέτε 1/7	
επισκευές Πειραιά 4/7	
ε. Ραβέννα 1/7	

ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΞΙΣ	69	9850
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΑΝΤΟΣ	82	32506
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	74	16246
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480
ΜΠΑ'Υ ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (Βρ.)	65	11541
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΛΟΥΓΟΥΩΤΕΡ (δ.π.)	67	53226
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΛΕΡΟ (κ.)	72	21743
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΣ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'ΓΑ (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΑΞΟΣ (δ.κ.)	69	1971
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15625

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΟΒΗ	75	65803
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187
ΝΟΜΠΛ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844
ΝΟΡΘΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (δ.κ.)	64	40675
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405
ΝΤΑ'Ι'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΝΟΣ (κ.)	67	11056
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
ΞΕΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31714
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΛΕΜΑΡΚ (κ.)	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037

α. Τσίμα 27/6	
α. Φουτζέιρα 29/6	
α. Κουβέιτ 11/7	
α. Τάμα 28/6	
στών Μπόνυ (αποθήκη)	
αργεί Πειραιά	
α. Πειραιά 16/6	
ε. Όρνακ 25/6	
ε. Πωλνίθ	
α. Πόρτ Καμπέλλο 3/6	
δ. Έλσινόρη	
α. Ν. Όρλεάνη 25/10	
αργεί Ν. Όρλεάνη	

ε. Σάντος 30/6	
ε. Ν. Όρλεάνη 28/6	
ε. Παράναγου 24/6	
ε. Ν. Όρλεάνη 6/7	
α. Κόμπε 1/6	
δ. Σουέζ 3/7	
ε. Σαίν Τζών 25/6	
α. Κολομβία ρίβερ 2/7	
α. Λίβερπουλ 23/6	
μεταφορές Ίνδονησίας	
στών Μαντράς 15/7	
α. Πειραιά 4/7	
α. Μαρίνα ντί Καράρα	
προς Σιγκαπούρη 14/6	
ε. Πωλνίθ Έλληνες	
α. Λός Άντζελες 20/6	
α. Τάμα 24/6	
αργεί Άστακό	
ε. Πειραιά 18/6	
ε. Ραβέννα 25/5	
αργεί Νέτλεϋ	
α. Χιούστον 5/6	
μετ. «Κάντια» (κ.7	
α. Μπανγκόγκ 15/6	
α. Τζέμπελ Ντάν 29/6	
α. Χόγκ Κόγκ 29/6	
α. Ντάρμπαν 23/6	
δ. Κων/πολή 25/6	
στών Μπουσίρ	
δ. Γιβραλτάρ 27/6	
διάλυση Τσιταγκόγκ	
α. Μελίκη 25/5	
δ. Παναμά 14/6	
α. Μπότονγουν 29/6	

ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΕΡ (π.)	77	15935	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	α. Νητρούτ 1/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Ντὸς Μπόκας 9/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	πρὸς Περσικό 9/7
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΚΗΝΥΤ (π.)	85	17879	ε. Ν. 'Ορλεάνη 5/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Σάλομ βόε 28/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Φουτζέιρα 6/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	δ. Σουέζ 28/6
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άρχει Πειραιά
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.)	67	1395	α. Κόπερ 13/6
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	α. Τενερίφη 17/6
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	16815	α. Σιγκαπούρη 8/7
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ	73	18958	δ. Σουέζ 24/6
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	στο Τζιμπούτι
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	α. Ν. 'Υόρκη 13/6
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	ε. Σιγκαπούρη 6/6
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	α. Τζέντα 4/7
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	α. Λός Πάλας 29/6
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	α. Ντάρμπαν 30/6
ΟΣΕΑΝ ΜΠΑΙΗ (Μ.)	59	4632	διάλυση Γκαντάνι
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	α. Γάνδη 24/6
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χορμούζ (ἀποθήκη)
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΖ	84	13852	α. Σιμονσέκι 6/7
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	α. Πόρτ Μόρεμπου 8/5
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689	ἐπιπλήθη
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259	α. Τζουμπάιλ 22/6
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	α. Χιούστον 18/6
ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	α. Τζάκσονβιλ 6/6
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Ζ (Βρ.)	67	19541	ε. Πειραιά 4/7
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Βρ.)	66	22617	ε. Βόλο 14/6
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182	δ. Σουέζ 4/7
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	στο Χορμούζ
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Πόρτ Πίτρ 19/6
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	62	35380	α. Νταμάμ 13/6
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡ (κ.)	68	9416	ε. Πειραιά 26/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	δ. Παναμά 3/4
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	δ. Γιβραλτάρ 30/6
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	δ. Παναμά 14/6
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μπχ.)	80	30639	α. Σάν Λορέντζο 23/6
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	ε. Βομβάη 8/7
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	α. Βόλο 18/6
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	ε. Ντουμπάι 12/7
ΠΑΞΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	84	22511	πρὸς Μπαντάρ 'Αμπάς 16/5
ΠΑΞΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	πρὸς Μπαντάρ 'Αμπάς 27/5
ΠΑΞΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Ντάρμπαν 22/6
ΠΑΞΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Νιού Χάβεν 4/7
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	ε. Π. Σαΐδ 11/7
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	α. Π. Κέλαγκ 2/7
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	α. Λός Πάλας 30/6
ΠΑΡΟΣ (κ.)	70	11525	α. Γιβραλτάρ 19/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	μεταφορές Αιγύπτου
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	ε. Σάντος 1/7
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802	δ. Σουέζ 12/7
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	πρὸς 'Οδησσό 25/6
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	ε. Τέμα 1/7
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	α. Τζέντα 24/6
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	α. 'Αμβούργο 17/6
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/7
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408	α. Γέλα 5/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	πρὸς Συρία 2/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	α. Νταμάμ 23/6
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174	δ. Σουέζ 11/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Ρίο Γκράντε 22/6
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 11/6
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	α. Τσίμα 3/7
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	α. Πόρτ Χάρκουρτ 23/6
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	α. Λός 'Αντζελες 19/6
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	α. Μομπάσα 13/6
ΠΛΑΤΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684	ε. Μαντράς 8/7
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	δ. Παναμά 1/6
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	α. 'Αμπιτάν 10/6
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/6
ΠΟΛΙΑΓΓΟΣ (κ.)	49	2879	άρχει Κίμωλο
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στον Περσικό
ΠΟΛΛΟΥΣ (κ.)	75	16247	α. Φουτζέιρα 30/4
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 14/2
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	στο Καρατίο 14/7
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	πρὸς Συρία 23/6
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	α. Σαλλού Βόε 10/7
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	α. Λός Πάλας 1/7
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	α. Μπάνμποουρ 6/6
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824	στο Πόρτ 'Εβεργκλίτς
ΠΟΔΕΙΔΩΝ (δ.)	73	16847	δ. Κωνσταντή 25/6
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206	άρχει Στυλίδα
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	α. Πειραιά 5/7
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	ναυπηγ. Ουόλντ
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	άρχει Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	α. Σάν Λορέντζο 6/7
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	α. Σιγκαπούρη 1/7
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070	μετ. «Dimi» (κ.)
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722	δ. Σουέζ 5/7
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	ε. Πενάγκ 4/7
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	δ. Ντόβερ 18/6
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 20/6
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	87	25000	δ. Π. Σαΐδ 25/6
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	στην Κουτούμπνια 4/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	α. Σιγκαπούρη 29/6
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	α. Χάμιτον 7/7
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	α. Μόντρεαλ 29/6
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Μαντράς 4/7
ΠΡΟΦΕΥΣ (δ.κ.)	59	12222	ἐπισκευές Πειραιά
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	ε. Ρότερνταμ 9/7
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074	ε. Χιούστον 5/7
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181	ε. Ν. 'Υόρκη 24/6
ΠΥΛΟΣ (π.)	68	10244	διάλυση Φορμόζα
ΡΑΝΙΑ (κ.)	65	1213	ἐπιπλήθη αλλοδαπούς
ΡΕΑ (π.)	71	9025	δ. Γιβραλτάρ 10/6

ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405
ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498
ΣΑ'Ι'ΝΙΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506
ΣΑΝ II (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	68	10339
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤ. Ρ (Φιλ.)	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΑΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΙΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I (π.)	64	5807
ΣΕΜΠΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016
ΣΕΜΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)	78	10077
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΡΟΟΥΖ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.)	70	5746
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ (κ.)	73	13631
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130
ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.κ.)	77	40553
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264
ΣΗΛΑΝΤΕΡ (κ.)	72	17971
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	80	32995
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.κ.)	74	18631
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΩΡΟΣΤ (κ.)	60	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055
ΣΙΓΑΝΤΟΝ Α.Σ. (δ.κ.)	73	16704
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 (Λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645

ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ (κ.)	76	10804
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι' (δ.κ.)	70	99011
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ ('Ονδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΖΑ (δ.)	75	111171
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν (κ.)	73	19420
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.Μ.)	65	41195
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖΙΑ Τ. (κ.)	74	10058
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μόλτ.)	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΝΣΚΕ'Ι'Π (κ.)	70	5538
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΛΙΝ (κ.)	71	4881
ΤΡΑΝΣΧΟΥΠ (κ.)	73	6172
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	69	9305
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644

στο Μπαντάρ Χομεινί
α. Άντοφαγκάστα 28/6
ε. Ν. 'Υόρκη 7/7
εγκαταλείφθηκε 5/5
α. Μαντζαρμασίον 10/6
πρός Μόλτα 11/7
ε. Χιούστον 30/6
ἀργεί Ντόβερ
δ. Κων/πολη 29/6
α. Βουλώνη 16/6
ε. Μαντζούλ 8/6
πρ. «Laita»
ε. Παρανάγουα 30/6
ε. Παρανάγουα 25/6
πρός Παραμπαρίμπο 27/6
ε. Άντεν 21/6
α. Σαβάννα 10/6
α. Νάπολη 2/7
ολική ἀπώλεια
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/7
α. Φειράδ 27/6
ε. Σάντος 2/7
ε. Πειραιά 1/7
πρός Σιγκαπούρη
στην Κωνσταντζά
ἀργεί Πειραιά
δ. Κων/πολη 20/6
στον Περαικό 16/6
α. Λός Άντζελες 17/6
ε. Πειραιά 12/6
ε. Φατέξ Τέρμιναλ 11/7
ε. Ρουέν 25/6
δ. Σουέζ 18/6
α. Μόντρεαλ 30/6
α. Τσιταγκγκ 8/7
α. Κολόμπο 8/7
α. Καέν 3/7
α. Ρίο 'Ιανέιρο 5/7
δ. Ντόβερ 22/6
ε. Σάντος 4/7
ἀργεί Άστακό
στον Περαικό 24/6
α. Λέ Χάβρη 30/6
ἀργεί Άστακό
α. Ντουλούβ 24/6
α. Φέλιξτου 8/7
ε. Νιούριμπαν 12/7
ε. Ρεγιουνιόν 5/7
ε. Τζέντα 2/7
α. Ρόττερνταμ 16/6
ε. Τενερίφ 30/6
ε. Δουνκέρκη 5/7
α. Άμβούργο 8/7
α. Νοβοροσκόκ 10/7
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/7
ἀργεί Άστακό
ε. Μογκαντίσου 13/6
α. Τενερίφ 7/7
α. Μομπάσα 6/6
ε. Μπελέμ 25/6
α. Λός Πάμρας 15/6
πρός Τσιβόν 13/5
α. Μαυρίτιος 24/6
ε. Άκαγιούτα 30/5
δ. Ντόβερ 12/7
πρός Περαικό
δ. Κων/πολη 24/6
δ. Κων/πολη 15/6
ἀργεί Χαλκίδα
α. Φιλαδέλφεια 27/6
ε. Σαλβαντόρ 5/7

ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384
ΤΥΧΗ(π.)	73	6415
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216
ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΗΑΡΕΣΣ(κ.)	71	22523
ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598
ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306
ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629
ΦΛΕ'Ι'Μ (κ.)	72	16398
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	85244
ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808
ΦΟΞ (κ.)	72	16441
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΡΑΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΗΝΤΟΝ Α.Σ. (κ.)	76	9282
ΦΡΗΝΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6880
ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527
ΦΡΙΟ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	78	7572
ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279
ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ(κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	1039
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598
ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674

α. Τεργέστη 23/6
ε. Πειραιά 28/6
δ. Ντόβερ 18/6
δ. Παναμά 28/6
ἐπωλήθη.
δ. Παναμά 5/7
μετ. «Transporter»
δ. Π. Σαϊό 6/7
α. Τενερίφ 4/6
ε. Θεσσαλονίκη 6/6
πρός Περαικό
πρ. «Ισμήνη»
α. Μπέριρα 19/6
α. Ταϊτσούγκ 10/6
ἐπωλήθη
α. Μπρουσμπούτελ 8/7
μεσογειοκός μεταφορές
α. Τζέμπελ Ντάνα 29/6
στο Κεμπέκ 15/7
ε. Ραβέννα 30/6
στην Άλεξάνδρεια (ἀποθήκη)
α. Βόλο 4/6
α. Λορέντ 30/6
α. Βόλο 4/6
δ. Γιβραλτάρ 3/6
στη Μπετζάγια (ἀποθήκη)
ε. Πειραιά 29/6
ε. Σαγκάη 19/6
ε. Σίδνεϋ 29/6
α. Κασίμα 25/6
α. Νουέβα Παλμίρα 4/7
ἐπωλήθη
α. Μανίλα 1/7
α. Ρίο Άνιέιρο 4/7
ἐπισκευές Πειραιά
ε. Ντακάο 22/4
α. Ρεσίφ 12/6
α. Ρόττερνταμ 13/7
α. Φάλλουμπ Μπ. 11/7
α. Μπ. Άϊρες 3/7
στη Κασίμα 4/7
ε. Ουλσάν 14/7
ε. Πειραιά 20/6
ε. Τενερίφ 7/7
ε. Βρέμη 10/7
α. Τσίμα 30/6
α. Χάτσινχο 15/6
ε. Σάντος 6/7
α. Σιγκαπούρη 15/6
ε. Πόρτ Έβεργκλέιτς 11/6
πρός Χονολουλού 2/5
ε. Πειραιά 3/7
α. Χάτσινχο 20/5
α. Φιλαδέλφεια 8/7
α. Μελβούρνη 8/7
α. Βαγκαρέ 14/6
α. Μπαχαράιν 16/6
ε. Π. Νουάρ 21/4
στη Βαλλέτια 11/7
στον Περαιά
στον Περαιά
α. Ντουμπάι 14/6
δ. Σουέζ 25/6
δ. Π. Σαϊό 8/7
ε. Πειραιά 8/7
ε. Πειραιά 6/7
α. Σεβίλλη 17/6
δ. Σουέζ 12/7
πρ. «Κασκίότος»
α. Σουέμα 25/6

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικοὺς δρους συμπληρῶστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικὰ Χρονικά»,
Νοταρὰ 77, 185 35 Πειραιᾶς.

Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικὰ Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ:.....

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL: 412 0932/3
RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULLI P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

TROODOS
SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

TROODOS
SHIPPING AGENCIES (USA) INC.

880, THIRD AVENUE 14th FLOOR
NEW YORK, N.Y. 10022

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111