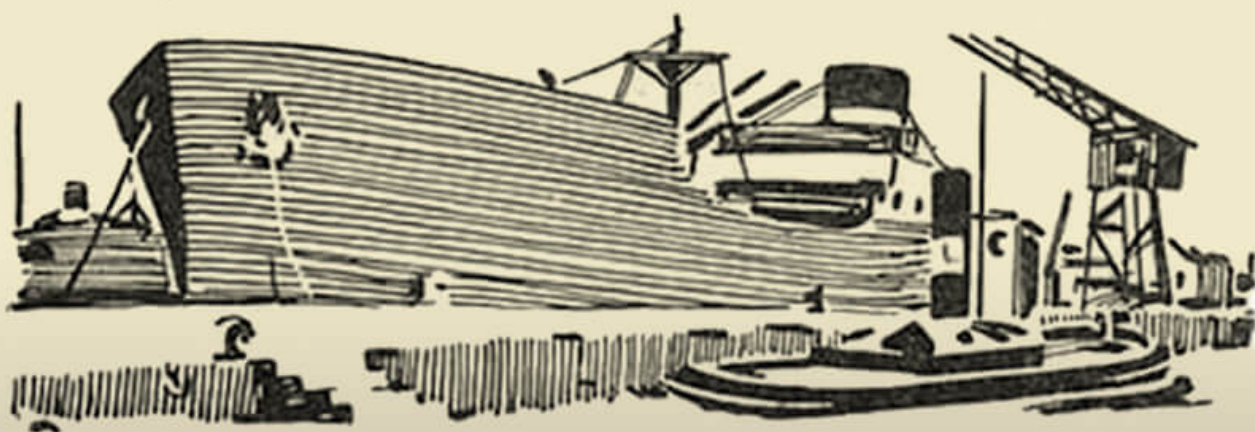


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Μαΐου 1988

Αρ. Φύλλου 1271/1029

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

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

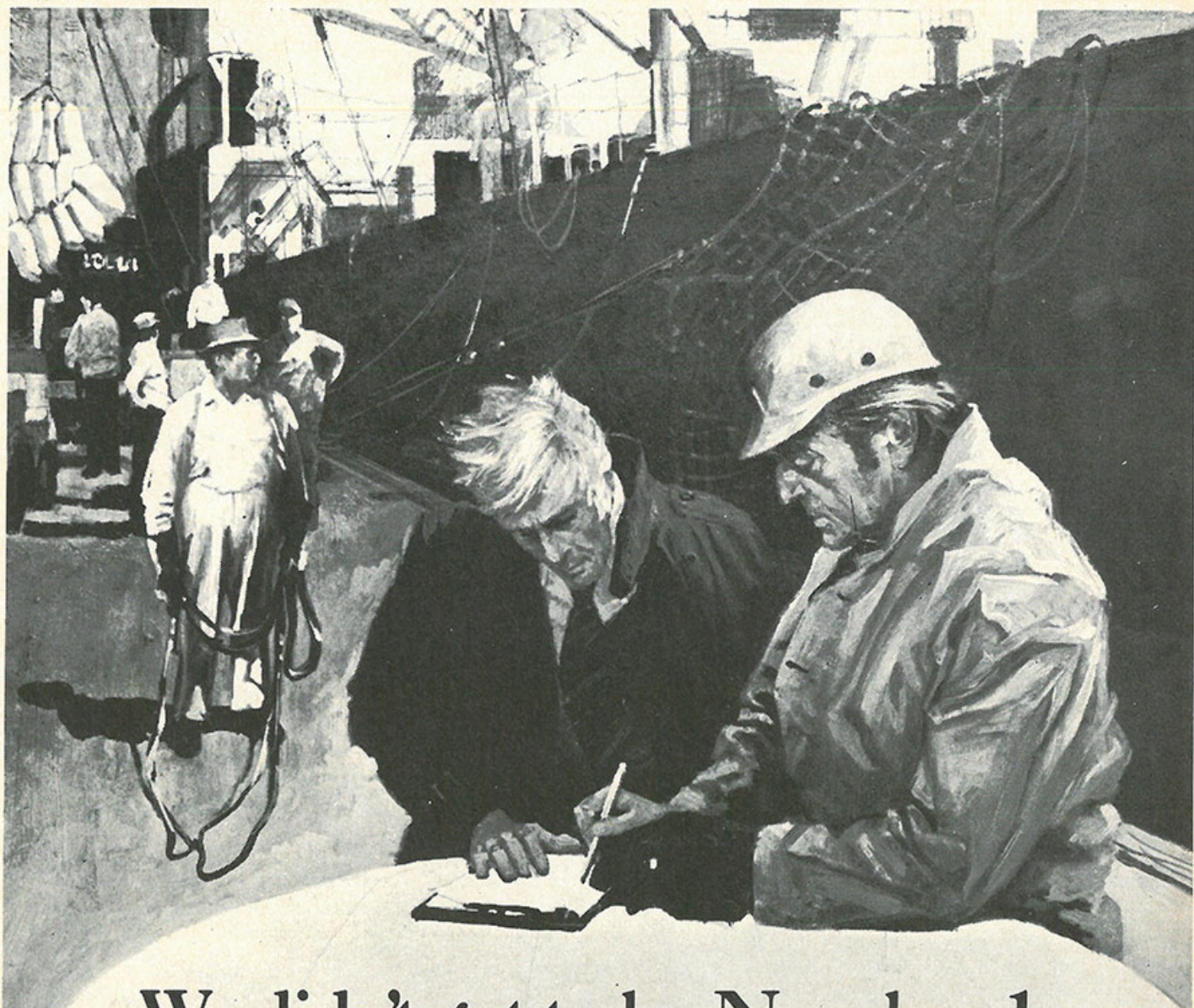
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
- VAN DOSSELAERE AND ACHTEN, ANTWERP, BELGIUM
- C. STEINWEG N.V., ROTTERDAM, HOLLAND
- CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
- D. FUHRMANN, 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



**PIRAEUS
TUGS**

ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 24. 18535 ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΤΕΛΕΞ: 211862 TUGS GR
PIRAEUS TUGS M.C.
24, BOUBOULINAS ST. PIRAEUS 18535 TELEX: 211862 TUGS GR



We didn't get to be Number 1 by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

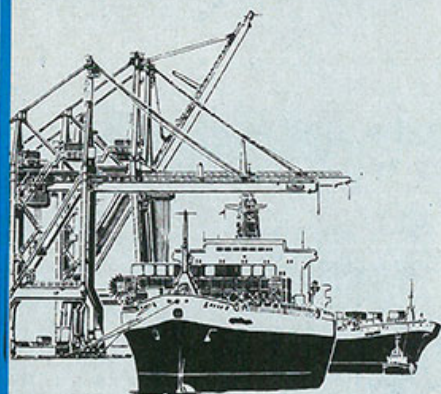
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.

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 57ο**

15 ΜΑΪΟΥ 1988
ΝΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1271/1029

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσατραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. 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. 7.000
Κύπρου..... Λίρες 45,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 50
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 110,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 90,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 5.000
Πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 4.500

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

57th Year
Issue No. 1271/1029, May 15th, 1988

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

- 12 Δυναμική ή συμμετοχή της Ελλάδος στην Κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική. Όμιλία του Γεν. Γραμματέα του ΥΕΝ κ. Βασίλη Παπαδόπουλου.
- 15 Οι Άλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί Πλοιοκτητών. (P and I Clubs).
- 17 Ταξίδια στο Αίγαίο τό 1835 με ελληνικό καΐκι. Έντυπώσεις ενός Άγγλου περιηγητή.
- 22 Το δεύτερο μέρος της σύμβasεως των ποντοπόρων πλοίων καί ή σύμβαση των Πλοιάρχων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
9 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
33 ΤΟ ΝΕΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΧΑΝΔΡΗ
34 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
36 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
39 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
44 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
46 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
48 ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
49 ENGLISH SUPPLEMENT
51 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS • CREWING AGENTS
SHIP REPAIRS • HULL & TANK CLEANING • BROKERAGE

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

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 54 (24 HOURS)
99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

TELEPHONE NO. 97-70-51 to 53 (24 HOURS)
99-09-91
CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH
EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)
(WUI-63329 ELLIN PN)
ITT 42018 EL GRECO PN

Ουσιαστικότατο μέτρο

Η εξαγγελία από τον Υπουργό κ. Ευάγ. Γιαννόπουλο της προθέσεώς του να επεκτείνει τις δυνατότητες των νόμων 959/79 και 814/78 αποτελεί ουσιαστικότατο μέτρο και για τη Ναυτιλία αλλά και για τον τόπο διότι οδηγεί στη διατήρηση του έλεγχου των ελληνόκτητων πλοίων από το πατρίο έδαφος και στην ανάδειξη του Πειραιώς σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, πού είναι άλλωστε και στόχος του εφοπλισμού, όπως εξήγγειλε στη συνέντευξη που έδωσε στις 5 Μαΐου ο Πρόεδρος της Ένώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών κ. Στάθης Γουρδομιχάλης.

Ειδικότερα ο κ. Γιαννόπουλος ανήγγειλε ότι θα εισηγηθεί τις αναγκαίες νομοθετικές ρυθμίσεις για την παροχή της δυνατότητας, πρώτο, στις ναυτικές εταιρίες του Ν. 959/79 (πρόκειται για τη γνωστή ως «εταιρία Σαρλή») να εκμεταλλεύονται ή να διαχειρίζονται και πλοία υπό ξένη σημαία, και δεύτερο, στα γραφεία αλλοδαπών ναυτιλιακών εταιριών τα όποια είναι εγκατεστημένα στην Ελλάδα βάσει των Α.Ν. 89/67 και του Ν. 814/78 να ενεργούν διαχείριση πλοίων από 500 τον. γκρός και άνω, αντί πλοίων 1.000 τον. γκρός και άνω που ισχύει σήμερα.

ΠΡΟΤΙΜΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

Δύο ιδιαίτερα ενδιαφέρουσες διαπιστώσεις για τον Περσικό:

— Η πρώτη αφορά την προτίμηση ξένων ναυτιλιακών επιχειρήσεων προς Έλληνες πλοίαρχους και Α' μηχανικούς για ταξίδια στον Περσικό. Σύμφωνα με διασταυρωμένες πληροφορίες Έλληνες πλοίαρχοι και Α' μηχανικοί αυτολογούνται υπό ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους σε δεξαμενόπλοια που διαχειρίζονται ξένες εταιρίες και μεταφέρουν περσικό πετρέλαιο.

— Η δεύτερη αφορά την προτίμηση των Ελλήνων πλέον ναυτικών για ταξίδια στον Περσικό. Από την άρχική απέχθεια για ταξίδια στην εν λόγω περιοχή, φθάσαμε τώρα στο άλλο άκρο, να επιζητούν δηλαδή οι ναυτικοί μας τον Περσικό.

Αυτή η προτίμηση των ξένων προς τους Έλληνες πλοίαρχους και τους Α' μηχανικούς αποδεικνύει ότι οι επαγγελματίες ναυτικοί μας διατηρούν την πρωτοπορία. Και φυσικά κερδίζουν. Ένώ η προτίμηση των Ελλήνων ναυτικών για ταξίδια στον Περσικό δείχνει ότι ξεπεράστηκαν οι φοβίες που είχαν προκαλέσει η ασύδοτη προπαγάνδα και η άνευθυνολογία, όταν πολλοί ναυτικοί μας προχωρούσαν σε καταγγελία των συμβάσεων τους ακόμη και όταν τα φορτηγά (και όχι δεξαμενόπλοια) στα όποια υπηρετούσαν επρόκειτο να κατευθυνθούν στο Μπαντάρ Άμπας, έξω δηλαδή από τον Περσικό Κόλπο!

ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Σύμφωνα με έγκυρες εκτιμήσεις δεν δημιουργεί γενικότερα προβλήματα η απόφαση του Έφετιού Πειραιώς αναφορικά με τους όρους άμειβης ξένων ναυτικών που είχαν εργασθεί σε ελληνικά πλοία βάσει των ρυθμίσεων του Νόμου 1376 του 1983.

Πέραν από την ανάρεση της εν λόγω απόφασης στον Άρειο Πάγο, αναίρεση που θα υποστηριχθεί και από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, όπως δήλωσε και ο κ. Στάθης Γουρδομιχάλης, υπάρχει το γεγονός ότι το δικαίωμα έγερσεως αγωγής για εξίσωση πληρωμής εργατικής διαφοράς παραγράφεται μετά την παρέλευση ενός έτους από της λή-

ξεως του έτους που δημιουργήθηκε η αξίωση — συνεπώς, παρατηρείται, έφ' όσον δεν υπάρχουν εκκρεμότητες αγωγές, τελούσες δηλαδή υπό εκδίκαση, δεν υπάρχει πρόβλημα, δεδομένου ότι οι αξιώσεις που προέρχονται από τις ρυθμίσεις του Νόμου 1376 έχουν ήδη παραγραφεί.

Τό YEN σε σχετική ανακοίνωσή του υπογραμμίζει ότι σήμερα το ζήτημα της άμειβης των αλλοδαπών ναυτικών που εργάζονται σε ελληνικά πλοία ρυθμίζεται κατά κύριο λόγο από τις έγκριτικές πράξεις νηολογήσεως των πλοίων που διαθέτουν αυξημένη τυπική ισχύ, ή απόφαση δέ του Έφετιού Πειραιώς δεν ασχολήθηκε καθόλου με το κύρος των έγκριτικών πράξεων, που δεν άμφισβητήθηκε.

Είναι αυτονόητο από τα ανωτέρω ότι όσοι δεν έχουν ζητήσει ως τώρα την τροποποίηση των έγκριτικών πράξεων νηολογήσεως και την αντικατάσταση του όρου 8 πρέπει να υποβάλουν σχετική αίτηση στο YEN για να εφαρμοσθούν και για τα πλοία τους όσα προβλέπει η υπ' αριθ. 54096/5.12.86 κοινή Απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Συντονισμού και Έμπορικής Ναυτιλίας για το πλοίο «Αναγγελ Σαξέξες».

● Η Ένωση Ναυτών, η όποια, όπως δείχνουν οι ανακοινώσεις της, έχαρη σφόδρα για την προαναφερθείσα απόφαση του Έφετιού Πειραιώς, υποστηρίζει, ότι «η μισθολογική εξίσωση Ελλήνων και αλλοδαπών (ναυτικών) είναι βέβαιο ότι θα συμβάλει αποφασιστικά στην αύξηση των θέσεων εργασίας των Ελλήνων ναυτικών αφού έτσι εξαλείφεται το κίνητρο της χαμηλής άμειβης που ισχύει σήμερα με τις αντιναυτεργατικές και αντισυμβατικές διμερείς συμβάσεις για τους αλλοδαπούς» ξεχνώντας τελείως την ταμπακίερα, η όποια στην προκειμένη περίπτωση είναι η ύπαρξη πλοίων και πλοία δεν υπάρχουν, ούτε εξασφαλίζονται με κουβέντες. Η Ένωση Ναυτών λέγει ότι τα τελευταία χρόνια «έχει πρωτοστατήσει σε όλους τους αγώνες που αναπτύχθηκαν για την κατοχύρωση του επαγγέλματος και την αντιμετώπιση της ανεργίας», αλλά δεν αναφέρει το παραμικρό για πλοία, εκτός εάν έννοει ότι με τα 200 - 300 περίπου πλοία που η παράταξη της είχε υπολογίζει ότι χρειάζεται ο τόπος αυτός, θα μπορούσε να εξασφαλισθεί ά-

Κατά την αντίληψή μας, ο Υπουργός οφείλει να προωθήσει χωρίς την παραμικρή καθυστέρηση τις σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις αγνοώντας εκείνους που με την τακτική τους εμποδίζουν τη λήψη και την υλοποίηση των μέτρων που χρειάζονται για να επιτευχθεί ο επαναπατρισμός των ελληνόκτητων πλοίων — αφού δεν μπορούμε να τα προσελκύσουμε στο εθνικό νηολόγιο, ή διατήρηση του έλεγχου τους από τη φυσική έδρα της Έλληνικής Ναυτιλίας αποτελεί πράξη σωφροσύνης αλλά και ιδιαίτερα επικερδή για τον τόπο αφού ο έλεγχος αυτός μαζί με άλλες ένδειξεις, θα οδηγήσει στην ανάδειξη του Πειραιώς σε διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Σημειώνουμε ότι η διευρυνση των δραστηριοτήτων της ναυτικής εταιρίας του Ν. 959 και στον τομέα της εκμεταλλεύσεως και διαχειρίσεως πλοίων με ξένες σημαίες θα βοηθήσει και στην αντιμετώπιση των πολλών και ποικίλων προβλημάτων που δημιουργεί στα ελληνόκτητα πλοία ή πρόσφατη φορολογική μεταρρύθμιση των Ηνωμένων Πολιτειών.

ποδοτική εργασία ότους ναυτικούς μας...

Για να μάθουν όλοι οι ναυτικοί πόσο έντονα αγωνίζεται για τα συμφέροντά τους η Ένωση Ναυτών προσθέτουμε ότι τα έβαλε άκομη και με την κυβέρνηση της Σρί Λάνκα όπου προέρχονταν οι τρεις ναυτικοί της άποφάσεως του Έφετιού Πειραιώς επειδή, προσπαθώντας να διατηρήσει θέσεις εργασίας για τους πεινασμένους κατοίκους της χώρας, τους ζήτησε να άνακαλέσουν την προσφυγή τους.

Σε ανακοίνωση που εξέδωσε μαζί με την επίσης «άγωνιζόμενη» για τα συμφέροντα των Ελλήνων ναυτικών Ένωση Θεμαστών θεωρεί «ιδιαίτερα άποκαλυπτικό» ένα τηλεγράφημα που δημοσιεύθηκε σε κάποια έφημερίδα και «δείχνει ξεκάθαρα τις γκαγκστερικές και αντιδραστικές μεθόδους που χρησιμοποιούν επίσημα όρισμένες κυβερνήσεις (π.χ. το ύπουργείο Ναυτιλίας της Σρί Λάνκα άπειλούσε τους ναυτικούς με ισόβιο άποκλεισμό από το έπάγγελμα, έγγραφή στη μαύρη λίστα, πειθαρχική δίωξη κλπ. αν δεν συμμορφωθούν προς τις ύποδείξεις άνάκλησης της προσφυγής τους) και όλα αυτά για να ύποστάσουν τους ναυτεργάτες των χωρών τους που εργάζονται σε ελληνικά πλοία στο καθεστώς της καταπίεσης και των διακρίσεων»...

ΚΙ ΑΛΛΟ «ΚΑΤΟΡΘΩΜΑ»

Οι άνευθυνόπευθοι του NAT δεν τό βάζουν κάτω: Δεν μπορούν, φαίνεται, να αφήσουν τη Ναυτιλία και τους ανθρώπους της να κοιτάξουν τη δουλειά τους, από την όποια τόσα κερδίζει ο τόπος, και κάθε τόσο δημιουργούν και κάποιο πρόβλημα.

Τό νέο «κατόρθωμά» τους πού θά είχε, αν ύλοποιούνταν, επίζημιες έπιπτώσεις και για τα οικονομικά του NAT και για τον τόπο ύπηρες ή πρόθεση καταγγελίας της συμβάσεως ενός κυπριακού πλοίου έπειδή σ' αυτό ναυτολογήθηκε αλλοδαπός πλοίαρχος!

Οι άνεγκέφαλοι του NAT ύποστήριξαν συγκεκριμένα ότι στα συμβεβλημένα με τό Ταμείο πλοία με ξένη σημαία έπιβάλλεται ο πλοίαρχος να είναι Έλληνας και έπειδή σ' αυτό συγκεκριμένο πλοίο ναυτολογήθηκε αλλοδαπός πλοίαρχος έπρεπε ή σύμβαση με το NAT να καταγγελθεί!

Σημειώνουμε ότι η σχετική σύμβαση την οποία συνάπτουν το NAT και η ενδιαφερόμενη διαχειρίστρια εταιρία δεν προβλέπει υποχρέωση ναυτολογήσεως "Έλληνας πλοίαρχος". Αλλά ούτε και στην ύφισταμένη νομοθεσία υπάρχει παρόμοια πρόβλεψη και βεβαίως εκείνο που λέγεται ότι αναφέρθηκε σε διεξαχθείσα συζήτηση περί κάποιων αναφορών σε κάποια εισηγητική έκθεση νομοσχεδίου είναι φαιδρό και θα έπρεπε να προκαλέσει τον έλεγχο γιατί δεν είναι δυνατόν να αναφέρονται άτιμωρητί.

Η σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ του NAT και της ενδιαφερόμενης εταιρίας αφορά ξεκάθαρα την ασφάλιση των "Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν στο συγκεκριμένο πλοίο — δεν καθορίζει συγκεκριμένο αριθμό ναυτικών αλλά ούτε καθιερώνει άλλες υποχρεώσεις, εκτός από την υποχρέωση για την καταβολή των αντίστοιχων εισφορών προς το NAT (πλοιοκτήτη και ναυτικών) και της εισφοράς (φορολογίας) του νόμου 29/75 — τίποτε άλλο.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

Είναι αναμφισβήτητο ότι η ίδρυση Ναυτιλιακής Τράπεζας από τη CITIBANK συμβάλει σημαντικά στην προσπάθεια του ελληνικού έφοπλισμού για την ανάδειξη του Πειραιώς σε μεγάλο διεθνές ναυτιλιακό κέντρο.

Η νέα Τράπεζα ιδρύεται μετά από σχετική έγκριση του Υπουργικού Συμβουλίου και με κεφάλαια που θα εισαχθούν σε συνάλλαγμα από το εξωτερικό, σύμφωνα δέ με σχετική ανακοίνωση οι εργασίες της θα αφορούν κατά κύριο λόγο τη χορήγηση πιστώσεων προς

ναυτιλιακές εταιρίες — ελληνικές και ξένες. Στόχος και φιλοδοξία της CITIBANK, υπογραμμίζεται είναι να παίξει η Ναυτιλιακή Τράπεζα σημαντικό ρόλο στο χώρο των κοινοπρακτικών (syndicated) δανείων.

Προστίθεται ότι η έμφαση που δίνει η CITIBANK στη ναυτιλία έρχεται σε μία στιγμή που οι προοπτικές της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς είναι βελτιωμένες και, όπου η σημασία του τομέα αυτού για την ελληνική οικονομία δεν μπορεί να υποβαθμιστεί.

Η CITIBANK ελπίζει, καταλήγει η ανακοίνωση, ότι η ίδρυση και λειτουργία του νέου αυτού φορέα θα συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη των δεσμών της με την Ελλάδα.

ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΛΠ

Μας επισημαίνουν — και έχουν απόλυτο δίκαιο — ότι οι αρμόδιοι του ΟΛΠ αντί να ξεδεύουν τα χρήματα του ελληνικού λαού για να ράβουν και να ξηλώνουν στον υπό διαμόρφωση χώρο της Ακτής Ξαβερίου όφειλαν να είχαν μεριμνήσει από καιρό για την κάθαρση και τη διαμόρφωση του χώρου στην Ακτή Μιαούλη από το νούμερο 79 μέχρι το νούμερο 85, μπροστά δηλαδή στον επιβατικό σταθμό που χρησιμοποιείται πλέον μονίμως σαν έκθεσιακό κέντρο.

Εμείς προσθέτουμε ότι εν όψει των Ποσειδωνίων οι αρμόδιοι του ΟΛΠ πρέπει να καθαρίσουν και να διαμορφώσουν το χώρο επεκτείνοντας ενδεχομένως και σ' αυτόν τη δενδροστοιχία που υπάρχει μέχρι το νούμερο 85 της Ακτής Μιαούλη — η υπάρχουσα κατάσταση πάντως δεν μπορεί να συνεχισθεί.

ΟΙ ΣΤΟΛΕΣ

Η απόφαση για την επαναφορά της στολής για τους σπουδαστές των ναυτικών σχολών είναι ειλημμένη και ήδη, σύμφωνα με σχετικές πληροφορίες, έχει δοθεί εντολή για τη σχετική προετοιμασία ώστε από το νέο ακαδημαϊκό έτος οι σπουδαστές θα κυκλοφορούν πάλι με τις στολές.

Υπενθυμίζουμε ότι όλοι οι Υπουργοί Ναυτιλίας που με την ευκαιρία ελληνοσοβιετικών συναντήσεων μετέβησαν στη Σοβιετική Ένωση και επισκέφθηκαν και σχολές εμπορικού ναυτικού διαπίστωσαν ότι όλοι οι σπουδαστές φορούν στολές και επί πλέον εντυπωσιάστηκαν από την αυστηρή πειθαρχία που επικρατούσε σ' αυτές.

Επανερχόμενοι εις τας καθ' ημάς, πρέπει να προσθέσουμε ότι σύμφωνα με τη σχετική υπουργική εντολή, στολές θα φορέσουν από τη νέα ακαδημαϊκή περίοδο οι σπουδαστές όλων των τάξεων και όλων των σχολών.

ΤΙ ΣΥΜΒΑΙΝΕΙ;

Κύριο μέλημα όλων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι η επίτευξη χαμηλού κόστους διαχειρίσεως ώστε να διατηρείται ή ανταγωνιστική ικανότητα του πλοίου και προς τόν σκοπό αυτόν χρησιμοποιούνται και τα επιτεύγματα της σύγχρονης τεχνολογίας.

Ένα από τα επιτεύγματα αυτά είναι και το Wake Equalising Duct, το οποίο χαρακτηρίζεται σαν το πλέον σύγχρονο και φθηνότερο σύστημα εξοικονομήσεως καυσίμων στα πλοία.

Το Wake Equalising Duct είναι εφεύρεση του 1984 και η πρακτική εφαρμογή του στα πλοία άρχισε κατά τα μέσα του ίδιου έτους. Μέχρι τον Οκτώβριο του 1987, δηλαδή μέσα σε μία περίοδο 3 1/2 περίπου ετών, είχε τοποθετηθεί σε πάνω από τριακόσια πλοία κάθε μεγέθους, από 500 έως 350.000 τόν. d.w. και κάθε είδους όπως Tankers, Dry Cargo, Container, Bulk Carriers κ.α. ήδη όμως ο αριθμός των με το σύστημα αυτό εξοπλισμένων πλοίων υπερβαίνει τα τριακόσια πενήντα και τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του ήταν θεαματικά.

Το σύστημα έχουν εφαρμόσει οι μεγαλύτερες ναυτιλιακές εταιρίες, όπως Esso, Mobil, Standard Oil, Shell, Sanko, Bergessen.

Σημειώνουμε ότι τα ανωτέρω γνωστοποιήθηκαν σε πάρα πολλές ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις αλλά υπήρξε μία περιέργη σιγή, δεν εκδηλώθηκε δηλαδή ενδιαφέρον ούτε για την παροχή διευκρινίσεων και περισσότερων πληροφοριών, πέραν εκείνων που περιέχονται σε ένα προσπέκτους, όσο περιεκτικό και αν είναι αυτό. Και το σημείο αυτό είναι που προκαλεί απορίες: Δεν υπάρχει ενδιαφέρον από την ελληνική πλοιοκτησία για παρόμοια συστήματα ή οι υπεύθυνοι δεν ενημερώθηκαν από εκείνους που όφειλαν να τους ενημερώσουν;

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΗΣ INTERTANKO

Χρήσιμες επισημάνσεις περιέχονται στην ετήσια έκθεση της Intertanko για τα πεπραγμένα του 1987, η οποία δόθηκε στη δημοσιότητα στις αρχές του δεκαπενθημέρου.

Προλογίζοντας την ετήσια έκθεση της Ενώσεως Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων, ο πρόεδρος της κ. Βασίλης Παπαρησιόπουλος επισημαίνει ότι πρωταρχικός στόχος της Intertanko είναι να πείσει τους διεθνείς Οργανισμούς και τη διεθνή κοινή

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE : 2208622
TELEX : RS 20000
TELEFAX : 2257870
CABLES : JAYMANNERS
ADDRESS : 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: M.N. MAVROLEON (HELENE)
J. HARRISON A.O.H. 7323271

OPERATIONS: G. J. TOPAKAS (HELENE) AOH. 2208682

γνώμη γιά τήν ἀναγκαιότητα τερματισμοῦ τῶν ἐπιθέσεων ἐναντίον οὐδετέρων πλοίων πού πλέουν στόν Περσο-Αραβικό Κόλπο. Γιά τήν ἐπίτευξη τοῦ στόχου αὐτοῦ, πού θά ἔχει εὐνοϊκότερες ἐπιπτώσεις στήν γενικό-τερη πορεία τῆς ἐλληνοκτικῆς ναυτιλίας, ὁ πρόεδρος καί διάφοροι ἀξιωματοῦχοι τῆς 'Ιντερτάνκο συναντήθηκαν ἤδη μέ ὑπουργούς καί ἀνώτατους ἀξιωματοῦχους πολλῶν κρατῶν μέ σημαντικά ναυτιλιακά συμφέροντα ὅπως τῆς Δανίας, Νορβηγίας, Μεγ. Βρετανίας, 'Ηνωμ. Πολιτειῶν καί 'Ελλάδος.

Γιά τήν πορεία τῆς ἀγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων, ἡ ἔκθεση τῆς 'Ιντερτάνκο ἐπισημαίνει τή μικρή αὐξηση τῆς καταναλώσεως πετρελαίου παρά τίς χαμηλές τιμές, τόν περιορισμένο ὄγκο τῶν δεξαμενοπλοίων πού κατέληξαν στά διαλυτήρια, ἀλλά καί τόν μικρό ἀριθμό τῶν ναυπηγουμένων πλοίων λόγω τῆς σημαντικῆς αὐξήσεως τῶν τιμῶν.

Εἰδικότερα ὅμως γιά τίς ἐξελίξεις στήν ἀγορά τῶν δεξαμενοπλοίων καί τίς προοπτικές πού ὑπάρχουν γιά τοὺς ἀνεξάρτητους πλοιοκτῆτες καί ἰδιαίτερα τοὺς 'Ελληνες θά παραπέμψουμε τοὺς ἀναγνώστες μας στό εἰδικό ἀφιέρωμα «Οἱ 'Ελληνες καί τὰ δεξαμενόπλοια» πού θά συμπεριληφθεῖ στό ἐπόμενο τεῦχος μας.

Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Σκοπός καί ἔργο τοῦ ὑπουργείου Θαλάσσης στή Γαλλία εἶναι ἡ προετοιμασία καί ἐφαρμογή τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς στόν τομέα τῶν ναυτιλιακῶν δραστηριοτήτων. Γιά τήν ἐκπλήρωση τοῦ προορισμοῦ του διαθέτει κεντρικές ὑπηρεσίες στήν πρωτεύουσα καί περιφερειακές ὑπηρεσίες στίς παραθαλάσσιες περιοχές τῆς χώρας.

Τό διοικητικό προσωπικό πού ἐπιδραμεῖ τίς ὑπηρεσίες αὐτές, κεντρικές καί περιφερειακές, περιλαμβάνει διαφόρων ειδικοτήτων στελέχη, προσλαμβανόμενα μέ διαγωνισμό ἀπό τίς κατηγορίες τῶν πτυχιούχων Πανεπιστημίου, τῶν ἀποφοίτων Πολιτικῶν 'Επιστημῶν, τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ναυτικοῦ, τῶν ἐπιμελητῶν καί τῶν πλοιάρχων ὡκεανοπλοίας. Παρά τήν ποικιλία αὐτή, τό διοικητικό ναυτιλιακό σῶμα θεωρεῖται ἀρκετά ὁμοιογενές. Καμιά διάκριση δέν γίνεται λόγω προελεύσεως ὡς πρός τίς τοποθετήσεις καί τίς προαγωγές. Οἱ τοποθετήσεις γίνονται συνήθως γιά πέντε χρόνια ἔτσι ὥστε στή διάρκεια μιάς σταδιοδρομίας ἐπιτυγχάνεται ἐναλλαγή σέ διάφορου φύσεως καθήκοντα (διοικητικά, τεχνικά, κοινωνικά, οἰκονομικά καί ἐκμεταλλεύσεως) ἐνῶ ἡ ἀναγκαία ἀνάπτυξη συμβαδίζει μέ τήν ποικιλία τῶν γεωγραφικῶν ἀλλά καί λειτουργικῶν ἀρμοδιοτήτων.

Ἡ μισθοδοσία τοῦ προσωπικοῦ αὐτοῦ διαφοροποιεῖται ἀνάλογα μέ τό βαθμό, τήν ἀρχαιότητα καί τήν ἀπόδοση. Ἡ ἀποχώρηση ἀπό τήν ὑπηρεσία γίνεται γενικῶς στό 60 χρόνια, ἡ δέ συνταξιοδότηση μέ στρατιωτική σύνταξη ἀνάλογα μέ τὰ χρόνια ὑπηρεσίας. Εἰδικά γιά τοὺς ἐκ τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ προερχομένους ἐπεὶδὴ ἡ μεγάλη ἡλικία εἰσόδου στήν ὑπηρεσία δέν ἐπιτρέπει τή συμπλήρωση πλήρους στρατιωτικῆς συντάξεως, προστίθεται συμπληρωματική σύνταξη ἀπό τό Ναυτικό 'Απομαχικό Ταμεῖο.

Η CENSA

Ὁ πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν καί 'Ιαπωνικῶν ἐφοπλιστικῶν 'Ενώσεων, ὕστερα ἀπό τίς ἐπαφές του μέ ἀνώτατους 'Αμερικανούς ἀξιωματοῦχους καί μέ

μέλη τοῦ Κογκρέσου, δήλωσε ὅτι θά μπορούσε τώρα νά πραγματοποιηθεῖ μιά κοινή δράση τῶν ΗΠΑ, τῆς Εὐρώπης καί τῆς 'Ιαπωνίας ἐναντίον τοῦ προστατευτισμοῦ στίς θαλάσσιες μεταφορές, δεδομένου ὅτι ἡ πολιτική βούληση εἶναι σήμερ εὐνοϊκή.

Ὁ 'Οργανισμός αὐτός πού εἶναι περισσότερο γνωστός μέ τὰ ἀρχικά CENSA ἰδρύθηκε τό 1974 καί περιλαμβάνει στοὺς κόλπους του τίς ἐφοπλιστικές ἐνώσεις 13 ναυτικῶν χωρῶν (Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, 'Ελλάς, 'Ιαπωνία, 'Ιταλία, Μ. Βρετανία, Νορβηγία, 'Ολλανδία, Πορτογαλία, Σουηδία, Φινλανδία) τῶν ὁποίων τὰ μέλη κατέχουν τό μισό σχεδόν τοῦ παγκόσμιου στόλου.

Μέ κύριους στόχους τῆ συνεργασίας καί παρουσίαση τῶν ἐφοπλιστικῶν ἀπόψεων καί τήν προώθηση μιάς ἀποτελεσματικῆς πολιτικῆς σέ ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς ναυτιλίας, ἡ CENSA εἶναι ὁργανωμένη κατά τμήματα τὰ ὁποῖα παρακολουθοῦν τίς ἐξελίξεις τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς κατά χώρας ἢ κατά τομεῖς (ΗΠΑ, Εὐρώπη, πετρέλαια, ξηρά φορτία κ.λ.π.) καθώς καί τίς ἐξελίξεις τῶν ἐπαφῶν μεταξύ τῶν εὐρωπαϊκῶν κόνφερανς καί τῶν εὐρωπαϊκῶν φορτωτῶν. 'Εξάλλου μετέχει μέ ἀντιπροσώπους τῆς ὡς συμβουλευτικό ὄργανο σέ ὅλους τοὺς διεθνείς ναυτιλιακοὺς ὁργανισμούς.

ΑΝΟΙΚΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΠΑΝΑΜΑΣ

Σχολιάζοντας τή σημερινή κατάσταση τῆς Παναμαϊκῆς ναυτιλίας τό Λόυδς Λίστ, συμπεραίνει ὅτι τό παναμαϊκό νηολόγιο, ἔχει ἀνάγκη συνεχούς προστασίας. Καί φαίνεται ὅτι πρός τό παρόν ἔχει μείνει ἀνεπηρέαστο ἀπό τίς πολιτικές ἀναταραχές πού συγκλονίζουν τή χώρα, γιά τήν ὁποία δέν ἀποτελεῖ μόνο μία ἀκένωτη πηγή εἰσοδημάτων ἀλλά ταυτόχρονα καί μία ἀνεκτίμητη προσφορά διεθνούς κύρους. Σήμερα ὁ Παναμάς εἶναι ἡ δευτέρα ναυτιλιακή χώρα τοῦ κόσμου μετά τῆς Λιβερίας, καί μάλιστα πρώτη σέ ἀριθμό πλοίων, μέ ρεκόρ τριπλασιασμοῦ τῆς ναυτικῆς τῆς δυνάμεως μέσα στήν τελευταία δεκαετία.

Πρός τό παρόν ἕνα καινούργιο σοβαρό πρόβλημα πού ἀντιμετωπίζει ἡ παναμαϊκή σημαία εἶναι ἡ ἐμφάνιση καί ἀλματώδης ἐξέλιξη τῶν νέων «ἀνοικτῶν νηολογίων» τὰ ὁποῖα ἐφθασαν αἰσίως τὰ 35. Στό πρόβλημα αὐτό ἡ στάση τῶν ἀρμοδίων παραγόντων τοῦ Παναμά δέν εἶναι ἀρνητική. Δέν τοὺς ἐνθουσιάζει βέβαια ἡ ἰδέα, ἀλλά δέν ἀρνοῦνται νά βλέπουν σ' αὐτή καί τὰ πλεονεκτήματα πού προκαλεῖ ὁ ἀνταγωνισμός, χάρις τοῦ ὁποῖου ἐξασφαλίζονται καλύτερες τιμές καί ὑπηρεσίες καί προωθοῦνται οἱ ἀναγκαῖες βελτιώσεις. Ὡς σημαντικότερη δέ βελτίωση θεωρεῖται ὁ Παναμά τό νέο σύστημα τῶν ἐξετάσεων γιά τήν ἀπόκτηση ναυτικῶν διπλωμάτων, μέ τό ὁποῖο ἐπιτυγχάνεται ἡ δη-

PRIN 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Οἱ 'Αγγλοι ἀσφαλισταί, κατά σχετικήν ἐκ Λονδίνου ἀνακοίνωσιν, ἀπεφάσισαν νά προβοῦν εἰς τήν ἀναθεώρησιν τῆς κλίμακος ἀσφαλίσεως σκαφῶν, τῆς καθορισθείσης ἀπό τοῦ 'Ιουνίου 1937.

— Εἰς τόν Πρόεδρον τῆς «'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν» κ. Κων/νον Μιχαλὸν ἀπενεμήθη ὁ χρυσοῦς σταυρός τοῦ Φοίνικος διὰ τήν μέχρι τοῦδε ἀξιόλογον κοινωφελῆ καί ἀγαθοεργὸν δράσιν του.

— 'Εκ τῶν ναυπηγείων Gotawerke τοῦ Γκότεμπουργκ καθελκύσθη πρό ἡμερῶν τό κατασκευαζόμενον διὰ λογαριασμόν τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. 'Αριστ. Ὠνάση δριζελοκίνητον δεξαμενόπλοιο «API-ΣΤΟΝ» 10.000 τόν. γκρὸς καί 15.200 τόν. d.w. περίπου.

— Ὁ πρότινος συσταθεὶς παρ' ὁμάδος ἐφοπλιστῶν μας «'Αλληλασφαλιστικὸς συνεταιρισμὸς πλοιοκτητῶν Πειραιῶς καί Νήσων» ἐξέδωκε πρότινος εἰς τεῦχος τὸν κανονισμόν τῶν ἀσφαλίσεων.

Τὴν 27ην 'Απριλίου ἀπέπλευσεν ἐξ 'Αμβέρσας τό φορτηγὸν «ΑΝΔΡΕΑΣ» διὰ Μοντεβιδέο. Ὅταν τό σκάφος παρέπλεε τό Beachy Head ἀνεφέρθη εἰς τὸν πλοίαρχον ὅτι εὐρέθησαν κρυμμένοι εἰς τὰ διπύθμενα ἐπὶ λαθρεπιβάται εἰσελθόντες ἐκεῖ κατά τήν παραμονὴν τοῦ φορτηγοῦ εἰς 'Αμβέρσαν.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 178/15.5.1938)

μουργία ἐμπείρων στελεχῶν καί σέ τελευταία ἀνάλυση ἡ καλύτερη ἀσφάλεια τῶν παναμαϊκῶν πλοίων.

Ο ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Ὅρισμένοι ἀναγνώστες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἀναφερόμενοι στή σύσταση τῶν στηλῶν αὐτῶν γιά χρησιμοποίηση τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονα ἀπὸ τὰ ἑλληνικά πλοία, παρατήρησαν ὅτι γιά πολλοὺς λόγους δέν εἶναι εὐχερὲς νά ἀποσυρθεῖ ἡ κλάση ἐνός νηογνώμονα ἀπὸ ἕνα ἢ περισσότερα ὑπάρχοντα πλοία. Εἶναι ὅμως, παρατήρησαν, εὐχερὲς ἡ ἀλλαγὴ νηογνώμονα καί ἡ χρησιμοποίηση τοῦ 'Ελληνικοῦ κατά τήν ἀγορά νέων πλοίων, ὅπως ἐπίσης εἶναι ἐπωφελὲς ἡ χρησιμοποίηση τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονα γιά τήν ἀπόκτηση τῶν λεγομένων κυβερνητικῶν πιστοποιητικῶν.

PORT ENGINEER

For appointment based at Larak/Hormouz. To supervise maintenance and operation of managed VLCCS. Must have extensive experience of repair and maintenance of steam turbine VLCCS. Early employment desired. Attractive terms with regular home leave facility.

Apply in confidence with full C.V. particulars to:

FLDN - P.O.Box 80076 — PIRAEUS

Ανεξάρτητα από τα ανωτέρω, εκείνο που είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικό είναι ότι πάρα πολλοί στον Πειραιά θεωρούν πλέον τον Έλληνικό Νηογνώμονα αναπόσπαστα συνδεδεμένο με την Έλληνική Ναυτιλία.

M.S.T.C.

ΘΕΜΑ ΗΘΙΚΗΣ ΤΑΞΕΩΣ

Ός γνωστόν, τό αποκλειστικό δικαίωμα διαπραγματεύσεως και αγοράς πλοίων προς διάλυση στην Ίνδια μέχρι πρότινος είχε ειδικός κρατικός οργανισμός (M.S.T.C.), ο οποίος και εν συνεχεία μεταπωλούσε τα αγοραζόμενα πλοία στους επί μέρους ιδιώτες διαλυτές. Τό σύστημα όμως αυτό άλλαξε πρόσφατα και βάσει των νέων ρυθμίσεων, οι διαλυτές απέκτησαν τό δικαίωμα κατ' ευθείαν διαπραγματεύσεων με τους πωλητές και καταρτίσεως του σχετικού συμφωνητικού τό οποίον, όμως, υπόκειται στην τελική έγκριση εκ μέρους της M.S.T.C.

Καί εδώ ακριβώς βρίσκεται τό πρόβλημα, όπως μάς πληροφορεί αριθμός Έλλήνων Μεσιτών αγοραπωλησιών πλοίων, γιά την αξιοπιστία των οποίων καθώς και γιά την ακρίβεια των πληροφοριών ούδόλως αμφιβάλλουμε. Συγκεκριμένα, αριθμός τέτοιων (κατ' ευθείαν προς τους διαλυτές) πωλήσεων δέν ένεκρίθη υπό της MSTC, ή οποία εν συνεχεία προσπάθησε νά επαναδιαπραγματευθεί την τιμή πωλήσεως κατ' ευθείαν με τους πλοιοκτήτες, παρακάμπτοντας έτσι τόσο τους έντοπιους (Ίνδους) μεσίτες όσο και εκείνους των πωλητών.

Καί οι μέν έντοπιοι μεσίτες, υπό τό φόβο Κύριος οίδε ποιων πιέσεων ή απειλών, δέ φαίνεται μέχρι στιγμής νά αντιδρούν, οι ξένοι όμως μεσίτες, μεταξύ των οποίων Έλληνες κατά συντριπτική πλειονότητα, δέν είναι — δικαίως — διατεθειμένοι νά άνεχθουν μιά τέτοια φαλκίδευση των συμφερόντων τους εκ μέρους των άρμοδίων Ίνδων, οι πράξεις των οποίων συνιστούν κατάφωρη παραβίαση των πλέον βασικών άρχών της επαγγελματικής δεοντολογίας και αυτών ακόμη των βασικών ήθικών άρχών επί των οποίων στηρίζεται κάθε οικονομική ανταλλαγή.

Θέλουμε νά πιστεύουμε ότι τά μέχρι σήμερα συμβάντα όφειλονται σε παρανόηση ή υπερβολικό ζήλο χαμηλά ισταμένων προσώπων μέσα στον έν λόγω οργανισμό, διαφυγόντα την προσοχή της Διευθύνσεως και ότι παρόμοια δέν πρόκειται νά επαναληφθούν. Όπωςδήποτε όμως, τά «Ναυτικά Χρονικά» κρίνουν σκόπιμο και ήθικά επιβεβλημένο νά ένώσουν την φωνή τους με εκείνη των διαμαρτυρομένων ενδιαφερομένων Μεσιτών προκειμένου νά σταματήσει αυτή ή άσχημία που άποτελεί στίγμα γιά εκείνους που τό διαπράττουν και σοβαρή άνωμαλία στό παγκόσμια ναυτιλιακά πράγματα.

Ήδη, όπως πληροφορούμεθα, τό Σωματείο Μεσιτών Ναυτιλιακών Συμβάσεων, έπειτα από εισήγηση της Έπιτροπής Άγοραπωλησιών, πρόβη σε άυστηρές παραστάσεις προς τον πρόεδρο της MSTC, οι οποίες, άν δέν υπάρξει ικανοποιητική άναπόκριση, θά

κλιμακωθούν σε διεθνές επίπεδο μέσω των διεθνών και εθνικών ένώσεων των Μεσιτών σε όλες τις ναυτιλιακές χώρες του κόσμου.

Άς έλπίσουμε ότι ή καλή τάξη σύντομα θά άποκατασταθεί προς τό καλώς έννοούμενο συμφέρον των ένδιαφερομένων και της παγκόσμιας ναυτιλίας.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Άθόρυβα αλλά σταθερά ή εταιρία Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος, ή οποία έχει κατασκευάσει τους διαχωριστήρες πετρελαίου / νερού ΠΟΣΕΙΔΩΝ και τους μετρητές περιεκτικότητας πετρελαίου (Bilge Alarm) PL - 15, που έχουν σημειώσει τόση έπιτυχία, προχώρησε και στην κατασκευή ενός συστήματος έπεξεργασίας λυμάτων γιά τά πλοία. Τό σύστημα αυτό ονομάστηκε ΤΡΙΤΩΝ - 196 STP, μπορεί νά έξυπηρετήσει 18 άτομα την ήμέρα και άνταποκρίνεται πλήρως στις τεχνικές προδιαγραφές του IMO, μετά δέ τή χορήγηση των προβλεπόμενων πιστοποιητικών καταλληλότητας θά άρχισι ή βιομηχανική του παραγωγή δεδομένου ότι σύμφωνα με τό Παράρτημα IV της MARPOL 73/78 που πρόκειται νά τεθεί σύντομα διεθνώς σε έφαρμογή θά είναι υποχρεωτική ή έγκατάσταση συστήματος έπεξεργασίας λυμάτων στό πλοία.

Ύπενθυμίζουμε ότι ή εταιρία Τεχνική Προστασία Περιβάλλοντος άσχολείται με την αντιμετώπιση θαλάσσιων και βιομηχανικών ρυπάνσεων και με μελέτες, προμήθεια και έγκατάσταση ειδών προληψέως και αντιμετώπισέως ρυπάνσεων από πετρελαιοειδή σε βιομηχανίες, σύμφωνα με τους ελληνικούς και διεθνείς κανονισμούς.

ΠΩΣ ΘΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΥΝ

Γιά τον έλεγχο της καλής λειτουργίας και άσφαλείας της διώρυγος της Μάγχης, της περιφέρειας πιά Eurotunnel, έχει συστάθει μιά διακυβερνητική έπιτροπή από εκπροσώπους της Γαλλίας και της Άγγλίας. Στην Έπιτροπή αυτή ή διεύθυνση της Eurotunnel υποβάλλει προς έγκριση διάφορες μελέτες που ύλοποιούν τά σχέδια των ιδρυτών της διώρυγος.

Πρόσφατα ή άνωτέρω έπιτροπή ένέκρινε την άρχική πρόταση, όπως οι έπιβάτες που θά περνούν τή Μάγχη με τους ειδικούς συρμούς της διώρυγος, ταξιδεύουν μέσα στό διά τα αυτοκίνητά τους και μάλιστα σε δύο καθ' ύψος χωρίσματα (έπάνω και κάτω) του συρμού. Ός προς την έφαρμογή όμως της άρχης αυτής του μή χωρισμού έπιβάτου και αυτοκινήτου, στό έπιβατικά λεωφορεία, ή έπιτροπή υπέδειξε ότι θά χρειασθούν περαιτέρω μελέτες. Πάντως ή έν λόγω άρχή του μή διαχωρισμού δέν πρόκειται νά ισχύσει γιά τους οδηγούς των φορτηγών αυτοκινήτων.

Γιά λόγους εύχερείας χειρισμών αλλά και γιά λόγους χώρου και βάρους ή εταιρία προτιμά νά μεταφέρει τά έν λόγω όχήματα σε χωριστά άπλοποιημένα και ειδικά σχεδιασμένα βαγόνια, ένω οι οδηγοί τους και οι συ-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ

ΤΟΥ 15θήμερου

Τό τελευταίο παλιού τύπου έπιβατηγό πλοίο της Βορ. Θάλασσας πουλήθηκε πρόσφατα σε Έλληνα έφοπλιστή, ο οποίος σκοπεύει νά τό εκμεταλλευθεί στην Άνατολική άκτή των Η.Π.Α. Ή ταυτότητα του αγοραστή δέν έν γνώσθη ακόμα, καθώς και ή ακριβής τιμή της αγοράς, ή οποία πάντως ύπολογίζεται γύρω στό 50 έκατομ. βελγικών φράγκων.

Τό πλοίο είχε ναυπηγηθεί τό 1966 στό Cockerill Yards του Χομπόκεν και φέρει τό όνομα «Πριγκίπισσα Πάολα». Είναι 4.356 κ.ο.χ. και μπορεί νά μεταφέρει 1.700 έπιβάτες με ταχύτητα 24 κόμβων. Τό άξιοσημείωτο στην ύπόθεση αυτή είναι ότι πρόκειται γιά τό τελευταίο πλοίο μιάς μεταφορικής μορφής ή οποία έχει έξ ολοκλήρου άντικατασταθεί από τά σύγχρονα έπιβατηγά - όχηματαγωγά ή τά ύπερσύγχρονα ιπτάμενα σκάφη.

Γιά την αγορά του πλοίου διεξήχθη άληθινή μάχη μεταξύ των ένδιαφερομένων αγοραστών και μιάς μή κερδοσκοπικής ομάδας Βέλγων που ήθελε νά κρατήσουν τό κόσμημα αυτό της εθνικής ναυπηγοβιομηχανίας και νά τό μετατρέψουν σε πλωτό μουσείο, αλλά άναγκάσθηκαν νά παραιτηθούν του όνείρου τους όταν ή τιμή υπερέβη τά 40 έκατομ. φράγκων.

Ή ιστορία είναι ένδιαφέρουσα από πολλές άπόψεις. Ή μία, ή θεωρητική, είναι ότι γιά άλλη μιά φορά ένα όνειρο εγκαταλείπεται γιά οικονομικούς λόγους. Ή άλλη, ή τεχνική, είναι ότι ή εξέλιξη της μικτής όχηματο-έπιβατικής μεταφοράς υπήρξε τόσο ραγδαία ώστε νά άχρηστεύσει ακόμα και τά μόλις προς είκοσαετίας ναυπηγηθέντα καθαρώς έπιβατικά σκάφη. Καί ή τρίτη, ή πρακτικότερη, είναι νά εύχρηθούμε στον συμπατριώτη μας αγοραστή νά είναι τό πλοίο τυχερό στους νέους θαλασσιούς του όρίζοντες.

νεπιβαίνοντες θά ταξιδεύουν άνετα σε ιδιαίτερα διαμερίσματα του συρμού. Τέλος ή έπιτροπή έπιβεβαίωσε ότι τά όχήματα που μεταφέρουν εύφλεκτα θά ταξιδεύουν όπωσδήποτε χωριστά από τους έπιβάτες.

ΑΞΙΟΛΟΓΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

Μετά την άπόφαση της διοικήσεως της Ένώσεως Θαλαμηπόλων νά προχωρήσει στη δημιουργία Τράπεζας Αίματος γιά τις ανάγκες των μελών της και των οικείων τους, 60 θαλαμηπόλοι του κρουαζιεροπλοίου «Πήγασος» έδωσαν την Παρασκευή έθελοντικά αίμα. Ή αίμοδοσία έγινε ένω τό σκάφος βρισκόταν στον Πειραιά, ή πρωτοβουλία δέ της διοικήσεως της Ένώσεως Θαλαμηπόλων δέν περιορίζεται στη δημιουργία της Τράπεζας Αίματος: Όπως ήδη άνακοινώθηκε, πρόκειται νά διοργανωθούν και όμιλίες γιά νά ενημερωθούν τά μέλη της Ένώσεως και οι οικογένειές τους γιά τή νέα μάστιγα, τό AIDS, και τις προφυλάξεις οι οποίες πρέπει νά λαμβάνονται γιά νά άποφευχθεί ή επέκταση της φοβερής νόσου.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΑΚΙΝΗΤΟ

200 ΤΕΤΡ. ΜΕΤΡΑ

ΕΠΙ ΑΚΤΗΣ ΚΟΝΔΥΛΗ (ΘΕΡΜΟΠΥΛΩΝ 6-10)

ΕΝΑΝΤΙ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ — ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ

ΠΛΗΡ. ΤΗΛΕΦ. 2513742

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Οί δύο επιστολές για θέματα του NAT

Δημοσιεύουμε σήμερα τις δύο επιστολές που έχουμε λάβει για θέματα του NAT επαναλαμβάνοντας την επισήμανση ότι οι απαντήσεις του προσώπου που τοποθετήθηκε στο NAT για να το αναμορφώσει και να το εκσυγχρονίσει περιορίζονται σε δύο μόνον και όχι βεβαίως από τα ουσιαστικότερα θέματα του Ταμείου και των ασφαλισμένων αλλά ταυτόχρονα και της Ναυτιλίας που έχουν τεθεί επανειλημμένα από τα «Ναυτικά Χρονικά» καθώς και με επιστολές των άμεσα ενδιαφερομένων.

Οι επιστολές, λοιπόν, και οι επ' αυτών παρατηρήσεις των «Ναυτικών Χρονικών» έχουν ως εξής:

ΤΑ ΤΑΞΙΔΑΚΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Απαντώντας σε δημοσιεύματα που έγιναν στα τεύχη 1.3.88 και 15.3.88 του περιοδικού σας με τίτλους «ΤΑΞΙΔΑΚΙΑ» και τα «ΤΑΞΙΔΑΚΙΑ» αντίστοιχα σας πληροφορούμε τα ακόλουθα, ύστερα από πληροφορίες που μας έδωσε γραπτώς ο Πρόεδρος του NAT:

Τό Δικαστήριο του Βανκούβερ, ζήτησε επειγόντως από το NAT, να εξεταστούν ενόρκως ενώπιόν του και σε τακτές ημερομηνίες, για την υπόθεση του πλοίου «Γαλαξίας» της όφειλέτιδας του NAT εταιρίας Καβουνίδη, α) ένας υπάλληλος του NAT και β) ένας Έλληνας δικηγόρος προκειμένου να γνωρίσει στο Δικαστήριο την ισχύουσα στην Ελλάδα νομοθεσία για την υπόθεση αυτή.

Τό ΔΣ-NAT με όμοφωνες αποφάσεις του, που εγκρίθηκαν, πρό και μετά τη λήψη τους, από τον ύπουργό Έμπορικης Ναυτιλίας, απεφάσισε να μεταβούν στο Βανκούβερ ο διευθυντής Πόρων του NAT, λόγω αρμοδιότητας και πλήρους γνώσης του συγκεκριμέ-

νου θέματος, καθώς και ένας γλωσσολογικός δικηγόρος.

Η σχετική απόφαση του Δικαστηρίου του Βανκούβερ δεν έχει εκδοθεί ακόμα.

Τά έξοδα ταξιδιού των παραπάνω (αεροπορικό εισιτήριο και διαμονή σε ξενοδοχείο για τρεις ημέρες) βαρύνουν τον λογαριασμό του πλοίου «Γαλαξίας».

Ο προϊστάμενος
Υποπλοίαρχος ΛΣ. ΚΑΝΤΑΣ ΒΑΣ.

Πειραιάς, 4 'Απριλίου 1988

Σημ. Συντ.: Υπενθυμίζουμε στους αναγνώστες — για να μπορούν να συγκρίνουν και να κρίνουν — ότι για το θέμα αυτό είχαν τεθεί από τα «Ναυτικά Χρονικά» τα εξής ερωτήματα:

Πρώτο, ποιά είναι τα άτομα που ταξίδεψαν στο Βανκούβερ με χρήματα του NAT, δεύτερο, γιατί πήγαν δύο, τρίτο, ποιά ειδικά προσόντα έλαβαν από το NAT για την επιλογή τους, τέταρτο, γιατί έγιναν τα ταξίδια, και, πέμπτο ποιά ήταν τα αποτελέσματα των ταξιδιών.

Και προσθέτουμε:
Πρώτο, ότι από την επιστολή του κ. Κάντα προκύπτει ότι αυτή συνετάγη βάσει γραπτών πληροφοριών που έδωσε ο πρόεδρος του NAT. Και δεύτερο, τό απόσπασμα πρακτικού της υπ' αριθ. 16 συνεδριάσεως του Δ.Σ. του NAT της 18.4.88 που ακολουθεί, στο οποίο είναι καταφανής ή προσπάθεια: 'Αφ' ενός να παρουσιασθεί ότι η εύνοική για τό NAT απόφαση του καναδικού δικαστηρίου όφειλεται στην εμφάνιση ενώπιόν του των δύο απεσταλμένων του Ταμείου. Και άφ' έτέρου, να μήν γνωστοποιηθεί τό όνομα του ειδικού στα ναυτιλιακά και ασφαλιστικά θέματα γλωσσολογικού δικηγόρου:

«κ. Χαλκιάς, Γραφέιο Νομ. Υποθέσεων: Με χαρά σας ανακοινώνω κύριο Σύμβουλοι ότι ο Δικηγόρος του Βανκούβερ του Καναδά, που χειρίστηκε την υπόθεση του πλοίου «Γαλαξίας» Έλληνικής καταγωγής, ό κ. Άγγελος Μαρινάκης, τον όποιον εδιώ-

ρισε ό κ. Προξενικός λιμενάρχης Βανκούβερ με έπηρε στο τηλέφωνο για να γνωρίσει στο NAT ότι κερδίσαμε την δίκη για τό έκπλειστήρισμα του πλοίου τούτου.

Θά ένθυμείσθε ότι τό Δικαστήριο του Καναδά έίχε εκδώσει απόφαση με την όποία ΔΙΕΤΑΣΣΕ τό NAT να χορηγήσει πιστοποιητικό διαγραφής του πλοίου εκ των Έλληνικών νηολογίων, χωρίς να κριθεί άν τό NAT θά εισπράξει ή όχι την άπαίτησή του.

Μέ έγκριση του κ. Υπουργού Ναυτιλίας τό πιστοποιητικό δέν χορηγήθηκε και αυτό θεωρήθηκε στον Καναδά ως περιφρόνηση του Καναδικού Δικαστηρίου, με αποτέλεσμα να υπάρχει εκεί δυσμενής προκατάληψη κατά του NAT. Ό Καναδός δικηγόρος, για να υποστηρίξει την άπαίτηση του NAT, που άνέρχεται με των προσθέτων σε 500.000 περίπου δολάρια έζήτησε επειγόντως παραμονές έορτών Χριστουγέννων να μεταβεί επειγόντως εκεί:

1. 'Αρμόδιος Διευθυντής της Υπηρεσίας για να καταθέσει ενόρκως στο Δικαστήριο τον τρόπο με τον όποιο σχηματίστηκε ή άπαίτηση του Ταμείου μας.

2. Δικηγόρος ειδικός στα ναυτιλιακά και ασφαλιστικά θέματα, γλωσσολογικός, για να ενημερώσει ενόρκως τό Δικαστήριο περί της ισχύουσας νομοθεσίας και .

3. Όλη ή νομοθεσία μεταφρασμένη στα Άγγλικά με γνωμοδότηση δικηγόρου ό όποιος έπρεπε να βρίζεται στο Βανκούβερ στις 3.1.1988.

Πράγματι ύστερα από όμόφωνη απόφασή σας και έγκριση του κ. Υπουργού μετέβησαν σε χρονικά διαστήματα, που όρισε τό Δικαστήριο ή Διευθύντρια Πόρων κ. Μούστου ως άρμόδια για τό αντίκειμενο, και ό γλωσσολογικός δικηγόρος στον όποιο κατεβλήθηκαν μόνο τά εισιτήριά του και όχι άμοιβή.

Ό δικηγόρος αυτός είχε διατελέσει και υπάλληλος του NAT.

Νομίζω ότι ή πρωτοβουλία του κ. Προέδρου και ή έγκριση του κ. Υπουργού ήσαν όρθες αποφάσεις για τά συμφέροντα του NAT, παρά τό γεγονός ότι θά μπορούσε κανείς να έχει ένδοιασμούς, λόγω της σημερινής οικονομικής κατάστασης του NAT.

Νομίζω όμως ότι κανένας εκέφρων άνθρωπος δέν θά διακινδύνευε 500.000 δολάρια από τό φόβο παρεξηγήσεως από μή γνωρίζοντες τά πράγματα ή ακόμη και από «γιατί όχι» τυχόν δικαιολογημένα παράπονα της πλοιοκτητικής εταιρίας ή όποια θά κατηγορούσε τό NAT ότι εγκατέλειψε τά δικαιώματά του, ενώ θά μπορούσε κάτι και από τό πλοίο της να πάρει.

Όστερα από τά παραπάνω και επανερχόμενος στο θέμα της δίκης σας ανακοινώνω ότι όπως μου είπε ό Καναδός δικηγόρος τό Δικαστήριο της ΟΤ-TABAZ απέριψε την άγωγή των αντιδίκων του

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS ★ CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE ★ CONTRACTING
SHIPMANAGERS



86, FILONOS STREET, PIRAEUS, GREECE
PHONES: 45 27 530 - 41 71 441 - 41 30 962
TELEX : 21 1086, 21 3254, 21 3822, 21 1005 NIVA
FAX : 41 71 951
CABLES : 'NIVAFREIGHT'



Sole Agents for

MITSUBI - LINE KOGYO KAISHA LTD - JAPAN
DELTA RUBBER ROTTERDAM BV
HOLLAND
INTERNATIONAL CO
EGYPT

NAT για περιφρόνηση του Δικαστηρίου και ανεγνώρισε το προνόμιο του NAT.

Λεπτομέρειες θα μας γράψει ο Καναδός δικηγόρος.

Θά μου επιτρέψει ο κ. Πρόεδρος να σας παρακαλέσω να εκφράσετε και υποβάλετε τις θερμές ευχαριστίες του Συμβουλίου στον κ. Υπουργό που ενέκρινε την απόφαση του Διοικητικού Συμβουλίου για μετάβαση των αρμοδίων στο Δικαστήριο και στον ίδιο.

Επίσης τις ευχαριστίες σας στην Διευθύντρια Πόρων κ. Μούστου και τον δικηγόρο που άριστα ανταποκρίθηκαν γι' αυτές τις μέρες στην περιφρόνηση των συμφερόντων του NAT.

Τό Δ.Σ. συμφωνούντος και του κ. Υπ. Επιτρόπου εγκρίνει όμοφωνα την εισήγηση της Υπηρεσίας.

«ΕΚΤΕΛΕΙ ΣΥΝΗΘΗ ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΕΡΓΑΣΙΑ»

Κύριε Διευθυντά,

Απαντώντας σε δημοσίευμα που έγινε στο τεύχος 1.3.88 του περιοδικού σας με τίτλο «ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ;» σας πληροφορούμε τα ακόλουθα:

Με διαταγή του τ. Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας κ. Γ. Κατσιφάρα διατάχθηκε ένορκη διοικητική εξέταση και στη συνέχεια με την υπ' αριθ. 030065/Ε1/85/22.1.1985 απόφασή του, παραπέμφθηκαν στο Υπηρεσιακό - Πειθαρχικό Συμβούλιο Υπαλλήλων ΝΠΔΔ αρμοδιότητας ΥΕΝ, για πειθαρχική δίωξη, ο τότε Διευθυντής της Μηχανογραφικής Υπηρεσίας NAT ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Λουκάς, ο ΛΕΒΕΝΤΑΚΟΣ Μιχαήλ και άλλοι δύο

υπάλληλοι της ίδιας υπηρεσίας για πράξεις ή παραλείψεις όφειλόμενες σε ΒΑΡΕΙΑ ΑΜΕΛΕΙΑ που επέδειξαν κατά τον υπολογισμό και καταβολή των συντάξεων στους συνταξιούχους του NAT κατά μήνα Νοέμβρη 1984 και συγκεκριμένα γιατί από έσφαλμένο υπολογισμό έδωσαν στους συνταξιούχους NAT τό Νοέμβρη του 1984 ποσοστό αύξησης 6,9% ΑΤΑ αντί του κανονικού 2,2% με συνέπεια να χορηγήσουν επί πλέον 110.000.000 δρχ. και να υπολογίζεται ότι έζημώσαν, εξ αιτίας του λάθους αυτού, τό NAT κατά 800.000 μέχρι 1.100.000 από τόκους, ενώ παράλληλα έδωσαν άφορμή να γραφτούν δυσμενή σχόλια σε βάρος του στον Ημερήσιο Τύπο.

Άμέσως μετά τη διαπίστωση του λάθους, ο Πρόεδρος του NAT — όπως είχε καθήκον — μετέθεσε από Διευθυντή Μηχανογράφησης τον πρώτο και απήλλαξε από τα καθήκοντα προϊσταμένου τον δεύτερο και έδωσε έντολη να εκτελεί συνήθη τρέχουσα εργασία.

Η παραπάνω πειθαρχική υπόθεση έκκρεμεί ακόμη στο Υπηρεσιακό - Πειθαρχικό Συμβούλιο (ή θητεία του έληξε στις 31.12.1987) και ή έκκρεμότητα αυτή δεν βαρύνει τη Διοίκηση του NAT, δεδομένου ότι τό Υπηρεσιακό - Πειθαρχικό Συμβούλιο, του οποίου προεδρεύει Πρόεδρος Έφετεών, λειτουργεί και δρά ανεξάρτητα από τό NAT και τά λοιπά ΝΠΔΔ αρμοδιότητας ΥΕΝ, ό δε καθορισμός των συνεδριάσεων καθώς και τά προς συζήτηση θέματα, έμπίπτουν

στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Προέδρου του Συμβουλίου αυτού.

Τέλος, ή Διοίκηση του NAT μέ τά αριθ. Ε. 393/13.6.86 και Ε. 218/12.10.1987 έγγραφά της προς τον Πρόεδρο του Υπηρεσιακού - Πειθαρχικού Συμβουλίου, ζήτησε επίμονα την εκδίκαση της υπόθεσης αυτής καθώς και άλλων, έπειδή ή μακροχρόνια έκκρεμότητα τούς επιφέρει σοβαρά προβλήματα στην εύρυθμη και ομαλή λειτουργία της Υπηρεσίας καθώς και εύλογα παράπονα των υπό κρίση υπαλλήλων.

Ο Προϊστάμενος
Υποπλοίαρχος ΛΣ ΚΑΝΤΑΣ ΒΑΣ.

Πειραιάς, 7 Απριλίου 1988

Σημ. Συντ.: Υπενθυμίζουμε στους αναγνώστες ότι ό Σύλλογος Προσωπικού NAT έχει κατηγορήσει επανειλημμένως ή διοίκηση του Ταμείου για διώξεις σε βάρος των υπαλλήλων.

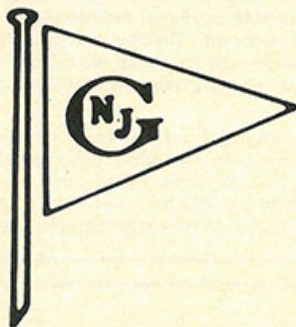
ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

— Κύριο Α.Κ.: Γιατί ή άνωνυμία στην έπιστολή που μάς στείλατε από την Ισπανία;

— Προς τον άνεγκέφαλο (που μάς έπεμψε από τον Πειραιά την λιγόλογη έπιστολή για την τρομοκρατία): Μόνον άνόητοι και όσοι ήθελημένα ξεχνούν τά όσα έχει περάσει αυτός ό τόπος μπορούν να διατυπώνουν τέτοιες άντιλήψεις.

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

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L.

DDI NUMBER 541-112550

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
AOH.: TAKIS/NICOS CONTOGEORGIS 443059
CAPT. G.I. LOGOTHETIS 3116632

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

Πατήστε γερά στη θάλασσα.



Σ' όποια θάλασσα του κόσμου κι αν βρεθείτε,
ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ σας στηρίζει:

- με την ποιότητα των προϊόντων της,
- με τη συνέπεια των υπηρεσιών της,
- με την πείρα των ανθρώπων της.



Ο ναυτιλιακός κλάδος της ΕΚΟ, με δυνατότητες σωστού ανεφοδιασμού
σε όλο τον κόσμο, είναι πάντα κοντά σας. Και επιπλέον, είναι ΕΚΟ!
Η μεγάλη δύναμη που μεγαλώνει και τη δική σας δύναμη.

Δυναμική ή συμμετοχή της 'Ελλάδος στην κοινοτική ναυτιλιακή πολιτική

Όμιλία του Γ.Γ. του ΥΕΝ κ. ΒΑΣ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν σέ δύο συνέχειες τήν όμιλία του Γενικού Γραμματέα του ΥΕΝ κ. Βασίλη Παπαδόπουλου μέ θέμα: «Έναρμόνιση τής πολιτικής τής 'Ελληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας πρὸς τήν ΕΟΚ», ή όποία έγινε στίς 4 Μαΐου στόν Δικηγορικό Σύλλογο 'Αθηνών, στά πλαίσια τών διαλέξεων καί συζητήσεων επί Εύρωκοινοτικού ένδιαφέροντος θεμάτων πού όργανώνουν ή "Ένωση 'Ελλήνων Νομικών Εύρωπαϊκής Συνεργασίας καί ό Δ.Σ.Α.

Τόν όμιλητή προλόγισε ό Πρόεδρος του Δικηγορικού Συλλόγου 'Αθηνών κ. Φώτης Κουβέλης ό όποιος, άφού αναφέρθηκε έκτενώς στίς σπουδές, τό συγγραφικό έργο, τή συνδικαλιστική καί πολιτική δραστηριότητα, τούς επιστημονικούς καί κοινωνικούς άγώνες καθώς καί τήν ιδιαίτερη προσφορά του κ. Βασίλη Παπαδόπουλου πρὸς τήν 'Ορθόδοξη καί τήν 'Ελληνική Ναυτιλία από τή θέση του Γενικού Γραμματέα του ΥΕΝ πού κατέχει άνελλιπώς από τό 1984, τόνισε ότι ή "Ένωση 'Ελλήνων Νομικών Εύρωπαϊκής Συνεργασίας, ιδρύθηκε τό 1981 από δικηγόρους καί νομικούς άπ' όλη σχεδόν τήν 'Ελλάδα. Στην "Ένωση μετέχουν καί αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία, δικηγόροι άπ' όλες τίς πολιτικές παρατάξεις καί ή υπερκομματικότητα του Σωματείου συντελεί στην παρουσίαση από όλα τά ρεύματα τών άπόψεων τής 'Επιστήμης καί τής έλληνικής κοινής γνώμης όπως αυτά συμφέρον γιά τίς έλληνικές θέσεις μέσα στην Κοινότητα.

Ειδικότερα, γιά τό θέμα τής όμιλίας ό κ. Κουβέλης είπε τά εξής:

"Όπως σέ όλους τούς τομείς τής πολιτικής τής Κοινότητας, υπάρχουν καί αντικρουόμενα ναυτιλιακά συμφέροντα. Τά συμφέροντα τής 'Ελλάδος, χώρας παραδοσιακά ναυτιλιακής, πρέπει νά προστατεύονται καί διακρίνονται έφ' όσον ή παρουσία τής 'Ελληνικής

Ναυτιλίας στην Κοινότητα προσφέρει τόν γιγαντισμό τής Εύρωπαϊκής Ναυτιλίας, έναντι τών άλλων διεθνών έμπορικών στόλων.

Η προνομιακή παρουσία τής 'Ελληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας στην Κοινότητα διαγράφει καί τήν σημασία καί έκταση τής ναυτιλιακής πολιτικής κατά τήν ολοκλήρωση τό 1993.

Η έμπειρία καί ή δύναμη τής 'Ελληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας σάν πρώτης διεθνώς προσφέρει άσφαλώς άνεση γιά μιá ωφέλιμη καί έναρμονισμένη 'Ελληνική συμμετοχή μέσα στην σχετική Εύρωκοινοτική ναυτιλιακή πολιτική.

Στίς παραμέτρους τής Κοινότητας γιά τήν Ναυτιλία άξιον καί δίκαιον είναι τό αίτημα τής Ναυτιλίας μας γιά τήν καταπολέμηση του προστατευτισμού καί τήν εξασφάλιση ίσων όρων καί τής αρχής του ελεύθερου καί θεμιτού ανταγωνισμού.

Γιά τά συμφέροντα τής 'Ελληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας, πλοιοκτησίας καί τών εργαζομένων τής θάλασσας, δέν υπάρχει άμφιβολία ότι θά περιέχονται κίνδυνοι καί παγίδες γιά τήν ανταγωνιστικότητα καί τήν ικανότητα τής, κυρίως κατά τήν έναρμόνιση πρὸς τήν

πολιτική τής Κοινότητας, φόβο τόν όποιο άσφαλώς απομακρύνει ή συγκρότηση του 'Ελληνικού Υπουργείου τής Έμπορικης Ναυτιλίας.

Οί νέες συνθήκες πού επιδιώκουν ταυτότητα άπόψεων στην άνάπτυξη καί άντιστοιχίες τών χωρών μελών πρὸς τήν πολιτική τής Κοινότητας, καθορίζουν τήν έννοια τής έναρμόνισης καθώς καί τούς όρους τής 'Ελληνικής τακτικής γιά τήν άποφυγή πολιορκίας καί μείωσης τής ύπεροχής τών χαρακτηριστικών πού προέρχουν στην 'Ελληνική Έμπορική Ναυτιλία, ως διεθνώς έπικεφαλής καί φυσικά καί έναντι τής Έμπορικης Ναυτιλίας τών συνεταίρων τής Κοινότητας.

Από τά προεκτεθέντα καταφαίνεται καί ή σημαία τής όμιλίας άπόψε του γενικού γραμματέα του ΥΕΝ κ. Βασίλη Παπαδόπουλου, πού άσφαλώς θά ικανοποιήσει μέ τήν ενημέρωση πού θά μάς προσφέρει ως πρὸς τήν 'Ελληνική τακτική του φορέα γιά τήν Έμπορική μας Ναυτιλία, του ΥΕΝ, πρὸς έναρμόνιση καί συμφέρουσα προσαρμογή τής πολιτικής τής χώρας πρὸς εκείνη τής Εύρωκοινοτητας.

Η όμιλία του κ. Βασίλη Παπαδόπουλου

Η όμιλία του κ. Παπαδόπουλου έχει ως έξής (σήμερα, όπως αναφέρθηκε ήδη, δημοσιεύεται τό Α' μέρος):

Αισθάνομαι ιδιαίτερη τιμή γιά δύο λόγους. Ο πρώτος λόγος είναι, γιατί θά ύποκαταστήσω στή σημερινή διάλεξη μέ θέμα: «Έναρμόνιση τής πολιτικής τής 'Ελληνικής Έμπορικης Ναυτιλίας πρὸς τήν Ε.Ο.Κ.» ένα κορυφαίο συνάδελφο δικηγόρο, πολιτικό, καί δάσκαλό μου, τόν Υπουργό τής Έμπορικης Ναυτιλίας Εύάγγελο Γιανόπουλο.

Ο δεύτερος λόγος είναι, γιατί οί άνακοινώσεις αυτές μετά από πρόσκληση τής "Ένωσης 'Ελλήνων Νομικών Εύρωπαϊκής Συνεργασίας, θά γίνουν στο Δι-

κηγορικό Σύλλογο 'Αθήνας, του όποιου είμαι μέλος καί πού είναι τό πρώτο επιστημονικό σωματείο τής χώρας μας, μέ τή προεδρία του Φώτη Κουβέλη, προέδρου του Συλλόγου, διακεκριμένου επιστήμονα καί κοινωνικού δραματιστή.

Πρίν από δύο περίπου χρόνια, στην Έναρξη του τρίτου κύκλου έπιστημονικού Σεμιναρίου στην 'Ανωτάτη Βιομηχανική Πειραιά σέ όμιλία μου γιά τήν 'Ελληνική Ναυτιλία είχα ύποστηρίξει ότι: Δέν μπορεί νά υπάρξει κανένας σχεδιασμός. Έθνικός γιά τήν Οικονομική 'Ανάπτυξη τής Χώρας εάν δέν ληφθεί ύπόψη ό συντελεστής Ναυτιλία, όχι μόνο σάν Οικονομικό μέγεθος, αλλά κύ-

MARSHALL CLEGG MARINE CONSULTANTS

JONATHAN CLEGG

STRATIS PORFYRATOS

THE KEF BUILDING 110-112 NOTARA STR. 185 35 PIRAEUS, GREECE
TEL: (01) 4532418-4532451 TELEX: 21070 MCMC GR TELEFAX: (01) 4533169

για σαν Έθνικό μέγεθος.

Τό Έλληνικό πλοίο θά έχει μέλλον, όχι μόνον εάν γίνει ανακατανομή του παγκόσμιου πλούτου μέ ένιςχυση του Τρίτου Κόσμου, όχι μόνον εάν σταματήσει ό πόλεμος στόν Περσικό Κόλπο, όχι μόνον εάν σταματήσουν οι άναπτυσσόμενες Χώρες νά κατασκευάζουν Έθνικούς Στόλους, θά έχει μέλλον εάν διατηρήσει τό ναυτεργατικό δυναμικό στην καλύτερη δυνατή κατάσταση, γιατί τό έλληνικό πλοίο θά είναι ανταγωνιστικό σέ όλους του Έκκεανούς, ειδικώτερα σά πλαίσια της Ε.Ο.Κ. πού ή Έλλάδα είναι πλέον μέλος της.

Πρίν από ένα μήνα περίπου ό Έμπορος Έμπορικης Ναυτιλίας σέ συνέντευξη του στην Αίθουσα Άνταποκριτών Ξένου Τύπου έδωσε ώρισμένα στοιχεία - μεγέθη γιά την Έμπορικη μας Ναυτιλία, πού ή άναφορά τους είναι άναγκαία, προκειμένου νά χρησιμοποιηθούν ως προσλαμβάνουσες παραστάσεις γιά τό υπό παρουσίαση θέμα.

1. Η Έμπορικη Ναυτιλία σέ διεθνές αλλά και σέ έθνικό επίπεδο διέρχεται κρίση παρά την άναφαινόμενη τελευταία ανάκαμψη. Αίτιο υπήρξε ή μείωση της παγκόσμιας ζήτησης γιά θαλάσσιες μεταφορές, και λόγω περιορισμένης αύξησης της παγκόσμιας οικονομίας αλλά και λόγω ριζικών διαρθρωτικών μεταβολών, πού όδήγησαν σέ μείωση των μέσων διανυόμενων άποστάσεων. Άποτέλεσμα αυτόν ήταν μία ραγδαία πτώση των ναύλων σέ όλες τις ναυτιλιακές αγορές, πού γιά μέν την αγορά Ξερών φορτίων οι ναύλοι διαμορφώθηκαν τό 1986 στό 74% των ναύλων του 1980, ενώ γιά τά δεξαμενόπλοια τό αντίστοιχο ποσοστό ήταν μόλις 30% έναντι του 1979. Η παρατεταμένη αυτή κρίση όδήγησε άρχικά μέν σέ ένα τεράστιο συνολικό τοννάζ παροπλισμένων πλοίων και στην συνέχεια σέ μία ραγδαία αύξηση των διαλύσεων παγκοσμίως. Οι τιμές των κατασκευαζόμενων πλοίων έπεσαν μέχρι και 50% έναντι των τιμών του 1980 - 1981, χωρίς εύτυχως νά σημειωθεί ουσιαστική αύξηση της ζήτησης νεοκατασκευαζόμενων πλοίων σέ όλη αυτή την περίοδο.

Όλες αυτές οι δυσμενείς εξελίξεις όδήγησαν στην μείωση του παγκόσμιου στόλου από τό 1982 και μετά, χωρίς όμως νά άποκατασταθεί ή ίσορροπία προσφοράς και ζήτησης. Άς σημειωθεί ότι μείωση του παγκόσμιου στόλου είχε νά παρατηρηθεί από την περίοδο 1931-1935, δηλαδή την περίοδο άμέσως μετά την παγκόσμια οικονομική κρίση του 1929-1930, γεγονός πού αποδεικνύει τη σοβαρότητα της σημερινής κρίσης στην ναυτιλία. Παράλληλα μεγάλες διαρθρωτικές αλλαγές έλαβαν χώρα στους τύπους των πλοίων.

Επίσης, σοβαρές διαρθρωτικές μεταβολές συνέβησαν και στους δέκα μεγαλύτερους στόλους του κόσμου, όπως μείωση της συνολικής συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο, αύξηση των σημαιών εύκαιρίας, άπόρριψη όλων των Δυτικοευρωπαϊκών χωρών (πλήν της Έλλάδας) από τον κατάλογο των δέκα μεγαλύτερων ναυτιλιακών χωρών του κόσμου, άνοδος του ελληνικού στόλου μέχρι τό 1981 και μείωσή του στην συνέχεια, μείωση του στόλου της Ιαπωνίας πού όμως διατηρήθηκε στην τρίτη θέση, άνοδος των στόλων της Λαϊκής Κίνας, της Κύπρου, των Μπαχάμας, των Φιλιππίνων, διατήρηση των στόλων Η.Π.Α. και Ε.Σ.Σ.Δ. και άλλες παρόμοιες εξελίξεις. Παράλληλα τεράστιες ήταν οι δυσμενείς επιπτώσεις και σέ όλους τους κλάδους πού συνδέονται μέ τη ναυτιλία, όπως ή ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, οι ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις και ασφαλίσσεις, οι ναυλώσεις, οι έφοδιασμοί κ.λ.π.

Η συνεχιζόμενη λόγω της παγκόσμιας ναυτιλιακής κρίσης ραγδαία μείωση του έμπορικού τους στόλου όδήγησε πολλές παραδοσιακές εύρωπαϊκές ναυτιλιακές χώρες στην δημιουργία των λεγόμενων OFFSHORE REGISTRIES, προκειμένου νά άποφύγουν τη διαρροή των πλοίων τους προς τις σημαίες εύκαιρίας. Τά νηολόγια αυτά παρέχουν συνθήκες έκμετάλλευσης των πλοίων άνάλογες μέ εκείνες των άνοικτών νηολογίων. Τά χαρακτηριστικά τους είναι:

— Ίδρυση νηολογίου σέ έδάφη πού

συνδέονται μέ την κύρια χώρα μέ κάποιο άποικιακού τύπου καθεστώς, έτσι ώστε νά θεωρείται άνεξάρτητο νηολόγιο, αλλά στην ουσία νά είναι έθνικό άφου παρέχεται ή σημαία της κύριας χώρας.

— Λιγότερες άπαιτήσεις γιά τη νηολόγηση των πλοίων άπ' ότι απαιτεί τό γνήσιο έθνικό νηολόγιο, π.χ. λιγότερο άυστηροί κανόνες άσφαλείας και επάνδρωση, φορολογικές έλαφρύνσεις κ.λ.π.

Άνάλογες προς τις διεθνείς εξελίξεις υπήρξαν και οι εξελίξεις στον ελληνικό χώρο. Ο υπό ελληνική σημαία στόλος μειώθηκε στην περίοδο 1981-1986 μέ έτήσιο ρυθμό - 7,6%, έναντι - 8,6% του ελληνόκτητου του συμβεβλημένου μέ τό Ν.Α.Τ. και - 9,6% του παγκόσμιου. Τό σύνολο του υπό ελληνική πλοιοκτησία στόλου μετά από μία μακρά περίοδο σταθερότητας έδειξε σαφείς τάσεις μείωσης, τό μέγεθος της όποίας όμως δεν μπορεί νά έκτιμηθεί μέ ακρίβεια. Ο παροπλισμός των πλοίων μέ ελληνική σημαία έφτασε σέ επίπεδα ρεκόρ τό 1983, γιά νά μειωθεί σημαντικά στην συνέχεια. Οι διαλύσεις ελληνικών πλοίων αύξήθηκαν σημαντικά από τό 1982 και μετά, ενώ ταυτόχρονα περιορίσθηκε ό αριθμός των άπωλεσθέντων πλοίων.

Ετσι ό υπό ελληνική σημαία στόλος κατείχε την 1.7.1987 την 5η θέση στον κόσμο και αριθμούσε 1.948 πλοία, χωρητικότητας 23,6 εκατ. κοχ. Ειδικότερα ό ελληνικός στόλος βρισκόταν πάνω από τους στόλους των ΗΠΑ, της Λαϊκής Κίνας, της Κύπρου, των Μπαχάμας, των Φιλιππίνων και μετά από τους στόλους της Λιβερίας, του Παναμά, της Ιαπωνίας και της Ε.Σ.Σ.Δ. Σέ σχέση μέ την παγκόσμια χωρητικότητα, ό υπό ελληνική σημαία στόλος αντιπροσώπευσε τό 6% περίπου, και σέ σχέση μέ τον Κοινοτικό στόλο τό 35% (Κοινοτικός στόλος 66,8 εκατ. κοχ.). Εάν πάντως ληφθεί υπόψη ότι ό στόλος υπό τις διάφορες σημαίες εύκαιρίας δεν αντιπροσωπεύει έθνικούς στόλους και ότι σημαντικός αριθμός ελληνόκτητων πλοίων δραστηριοποιείται, γιά διάφορους λόγους, υπό σημαίες εύκαιρίας, μπορούμε νά πούμε

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

ότι ο ελληνόκτητος στόλος εξακολουθεί να κατέχει τα πρωτεία στην παγκόσμια ναυτιλία.

Από πλευράς απασχολήσεως, το υπό ελληνική σημαία πλοίο, μη διαθέτοντας σημαντικό έθνικό μεταφορικό έργο, προσφέρει τις υπηρεσίες του για την κάλυψη μεταφορικών αναγκών τρίτων χωρών. Επίσης ένα άλλο σημαντικό χαρακτηριστικό του ελληνικού πλοίου είναι ότι δραστηριοποιείται κυρίως στις χύδην μεταφορές, ενώ η συμμετοχή του στις CONFERENCES είναι πολύ περιορισμένη. Τα χαρακτηριστικά αυτά έχουν επιδράσει στη δομή του στόλου, που κυρίως αποτελείται από πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων (bulk carriers) (13,2 εκατ. κοχ.), δεξαμενόπλοια (10,3 εκατ. κοχ.) και φορτηγά πλοία γενικού φορτίου (4,0 εκατ. κοχ.). Παράλληλα στην περίοδο 1981-1986, παρουσιάστηκε και μία δομική αλλαγή εξαιτίας των εξελίξεων στις ναυλαγορές.

Από πλευράς περιοχής δραστηριοποίησης των ελληνικών πλοίων, η μεγάλη πλειοψηφία απασχολείται στις ωκεάνιες μεταφορές (1.256 πλοία 27,6 εκατ. κοχ) και σε μικρότερο ποσοστό στις μεσογειακές (403 πλοία 638 χιλ. κοχ.) και ακτοπολικές (606 πλοία 193 χιλ. κοχ.) μεταφορές.

Τέλος, από πλευράς ηλικίας στόλου 367 πλοία 9 εκατομ. κοχ. είναι ηλικίας μέχρι 10 ετών, 472 πλοία 10,7 εκατ. κοχ. είναι ηλικίας 10-14 ετών, 418 πλοία 5,4 εκατ. κοχ. είναι ηλικίας 15-19 ετών και 898 πλοία 3,2 εκατ. κοχ. είναι άνω των 20 ετών. Κατά μέσο όρο η ηλικία του ελληνικού στόλου μειώθηκε μεταξύ 1981-1986, εξακολουθεί όμως να παραμένει μεγαλύτερη από τη μέση ηλικία του παγκόσμιου.

Η ελληνική ναυτιλία έχει όρισμένες ιδιαιτερότητες σε σχέση με άλλες παραδοσιακές ναυτιλίες, οι οποίες ιδιαιτερότητες αφορούν κυρίως την απασχόληση και τη χρηματοδότησή της. Όπως προαναφέρθηκε, η ελληνική ναυτιλία στη συντριπτική της πλειοψηφία απασχολείται στις χύδην διεθνείς μεταφορές σαν Cross - Trader (μεταφορές μεταξύ τρίτων). Επίσης η χρηματοδότηση γίνεται κατά κανόνα από ξένους χρηματοδοτικούς οργανισμούς, ενώ διάφορα οικονομικά και άλλα δημοσιονομικά συστήματα, που άλλες χώρες διαθέτουν

για την άμεση ή έμμεση βοήθεια της ναυτιλίας τους, δεν προβλέπονται στη χώρα μας. Επιπρόσθετα το μεγαλύτερο μέρος των υπηρεσιών και αγαθών που χρησιμοποιεί ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος για την παραγωγική δραστηριότητά του δεν προέρχεται από την Ελλάδα (π.χ. ασφάλιση, ναύλωση, έφοδιασμός κ.λ.π.). Από όλα αυτά γίνεται αντιληπτό ότι το ελληνικό πλοίο εξαρτάται από την ξένη αγορά ναύλων καθώς και τη χρηματοαγορά, με αποτέλεσμα να υφίσταται έντονες επιπτώσεις των διεθνών οικονομικών κρίσεων, ενώ παράλληλα καθίσταται ευάλωτο σε μέτρα διάκρισης σημαίας ή άλλης μορφής προστατευτισμού, που τρίτες χώρες εφαρμόζουν για τη ναυτιλία τους. Οι παράμετροι αυτές επηρεάζουν σημαντικά τις επιλογές του πλοιοκτήτη όχι μόνον ως προς τον τρόπο εκμετάλλευσης του πλοίου, αλλά και ως προς τον τρόπο ανανέωσής του.

Όπως προαναφέρθηκε, ένας σημαντικός αριθμός ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων δραστηριοποιείται υπό διάφορες ξένες σημαίες. Ένα μέρος του στόλου αυτού είναι ασφαλιστικώς συμβεβλημένο με το Ν.Α.Τ., για την κάλυψη των πληρωμάτων του. Ο αριθμός των συμβεβλημένων με το Ν.Α.Τ. πλοίων την 31.12.1986 ήταν 276 πλοία χωρητικότητας 5,2 εκατ. κοχ. Γενικά και τα ελληνόκτητα υπό ξένες σημαίες πλοία εισφέρουν στην εθνική οικονομία, γιατί κατά κανόνα σε κύριες ειδικότητες πληρωμάτων απασχολούν Έλληνες ναυτικούς και η διαχείριση ή εξυπηρέτησή τους γίνεται από γραφεία εγκατεστημένα στη χώρα μας.

2. Το δεύτερο σημείο αναφοράς του Υπουργού της Εμπορικής Ναυτιλίας στη πιο πάνω συνέντευξη ήταν ο προσδιορισμός της εθνικής πολιτικής της Κυβέρνησης για τα θέματα της Εμπορικής Ναυτιλίας και παράλληλα τόνισε ότι η Εθνική Ναυτιλία για επαναφορά όλων των ελληνόκτητων πλοίων στο Εθνικό Νηολόγιο, στην Ελληνική σημαία.

Τό πενταετές πρόγραμμα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης 1983-1988 ως και το υπό διαμόρφωση 1988-1992 προσδιορίζουν την Εθνική πολιτική της Κυβέρνησης για τα θέματα της Εμπορικής Ναυτιλίας.

Έτσι μπορούμε να υποστηρίξουμε

σήμερα ότι, με έκτακτο χρονισμό το Διοικητικό Φορέα της Εμπορικής Ναυτιλίας, με διαμορφωμένη Εθνική Ναυτιλιακή πολιτική στην Εμπορική Ναυτιλία, με συναίνεση των κοινωνικών και πολιτικών δυνάμεων στα κύρια σημεία θα πρωταγωνιστήσουμε στα όργανα της Ε.Ο.Κ. (Συμβούλιο Υπουργών - Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων - Ευρωπαϊκό Δικαστήριο - Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και διάφορες Επιτροπές), αφού και πολιτική έχουμε και πείρα έχουμε στα θέματα της Ναυτιλίας, στη διαμόρφωση κοινής ναυτιλιακής πολιτικής.

Μετά τα πιο πάνω θέλω να διευκρινίσω ότι ο τίτλος της σημερινής μου ομιλίας είναι ενδεχόμενο να προκαλεί σύγχυση.

Τό θέμα όπως αναγράφεται στην πρόσκληση «Εναρμόνιση της πολιτικής της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας προς την ΕΟΚ» είναι επιλογή της Ένωσης Ελλήνων Νομικών Ευρωπαϊκής Συνεργασίας και του Δικηγορικού Συλλόγου Αθήνας.

Μιλώντας για εναρμόνιση της πολιτικής της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας προς την ΕΟΚ, μπορεί κάποιος να υποθέσει ότι υπάρχει από ελληνικής πλευράς υποχρέωση προσαρμογής της ναυτιλιακής πολιτικής προς τα ισχύοντα στην Ε.Ο.Κ. και κατ'επέκταση ή υποχρέωση προσαρμογής μπορεί να σημαίνει κάποιες υποχωρήσεις με συνέπεια βλάβη των ναυτιλιακών μας συμφερόντων. Αυτό απέχει από την αλήθεια. Θά αρκούσε πιστεύω να αναφέρω ότι η κοινή ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ο.Κ. είναι, ως μου επιτραπεί η έκφραση, «έν τω γίνεσθαι» και σās διαβεβαιώ ότι συμμετέχουμε σε αυτό το «γίνεσθαι» πολύ δυναμικά. Έπ'αυτού όμως θά επανέλθω αργότερα. Τώρα θά ήθελα να αρχίσω κάνοντας μία μικρή ιστορική αναδρομή προκειμένου να δούμε τί ίσχυε στη ναυτιλία κατά την προσχώρηση της χώρας μας στην Ε.Ο.Κ. Επίσης πρέπει να δούμε τί έγινε τα επτάμισυ περίπου χρόνια που είμαστε μέλος της Ε.Ο.Κ. και τέλος να εξετάσουμε τί μπορεί και πρέπει να γίνει προκειμένου να φθάσουμε σε εναρμόνιση όχι της ελληνικής αλλά των ναυτιλιακών πολιτικών όλων των κρατών - μελών.

(Τό Β' μέρος της ομιλίας του κ. Παπαδόπουλου στο επόμενο)

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

ΜΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΕΞΙΣΤΟΡΗΣΗ

Οι 'Αλληλασφαλιστικοί Συνεταιρισμοί Πλοιοκτητών (P AND I CLUBS)

Τόν 18ο αιώνα, στη Μ. Βρεταννία, η αγορά της ναυτικής ασφάλισης ήταν αύστηρά περιχαρακωμένη με ένα νόμο του 1720 ο οποίος απαγόρευε κάθε ένωση προσώπων με σκοπό τη θαλάσσια ασφάλιση, δεδομένου ότι η «αγορά» αυτή είχε επιφυλαχθεί αποκλειστικά υπέρ των ιδιωτών underwriters των Λούδς και δύο κορπορέϊσων, της REA και της London Assurance, στίς οποίες είχε παραχωρηθεί τό σχετικό μονοπώλιο. Όπως ήταν φυσικό η έλλειψη συναγωνισμού είχε σαν αποτέλεσμα την απαίτηση ασφαλιστρών δυσαναλόγων προς τους κινδύνους και την εκ μέρους των ασφαλιστών αντιμετώπιση των πλοιοκτητών χωρίς καμμία κατανόηση και εκτίμηση των συμφερόντων τους. Ειδικότερα οι ναυτικοί επιχειρηματίες της Ανατολικής άκτης δεν είχαν τίποτε τό κοινό με τους μεγαλέμπορους του Λονδίνου πού τόν περισσότερο καιρό έκαναν τους ασφαλιστάς και τόν χειμώνα εγκατέλειπαν τό Λονδίνο σέ αναζήτηση θερμότερων κλιμάτων. Η απαράδεκτη αυτή συμπεριφορά ήταν εκείνη πού, σύμφωνα με μιά σχετική έκθεση του 1810, οδήγησε τους πλοιοκτήτες στήν απόφαση νά δημιουργήσουν άνω των 20 ενώσεων πού είχαν σκοπό τήν ασφάλιση με βάση τήν αρχή τής αμοιβαιότητας. Οι περισσότερες από τίς Ένώσεις αυτές εγκαταστάθηκαν αρχικά στή βορειοανατολική Αγγλία και μόνο δύο στό Λονδίνο. Από τήν άνωτέρω έκθεση του 1810 προκύπτει ότι οι Ένώσεις αυτές ήξεραν ότι ήταν παράνομες έφόσον

ένεπιπταν στήν απαγόρευση του νόμου του 1720, αλλά οι δραστηριότητές τους ήταν τέτοιες πού τελικά τούς εξασφάλισαν τήν έγκριση τής διατηρήσεώς τους. Αυτή είναι έν συντομία ή ιστορία τής εμφάνισης των Clubs.

Αρχικά τά Clubs ασχολούντο μόνο με τήν ασφάλιση πλοίων. Ένα όμως Club του Λονδίνου εισήγαγε μιά ρήτρα άγνωστη ως τότε στήν αγορά, κατά τήν οποία τό πλοίο καλυπτόταν ασφαλιστικά και γιά τίς ζημιές πού προκαλούσε σέ άλλα πλοία. Έτσι γεννήθηκε ή ασφάλιση τής ευθύνης του πλοιοκτήτη. Τά Clubs αυτά εξακολούθησαν νά άναθύν σ' όλη τήν διάρκεια του δευτέρου ήμίσεος του 18ου αιώνα μέχρι τίς αρχές του 19ου, δεδομένου ότι άνταποκρίνονταν στίς ανάγκες του έφοπλισμού. Είχαν ιδρυθεί από τούς ίδιους τούς έφοπλιστάς, διευθύνονταν από έφοπλιστάς και αποτελούσαν ένα σύστημα ασφάλισης πολύ πιό απλούστερο από εκείνο πού εφαρμόζαν οι μεγαλόσχημοι Λονδρέζοι. Τό σπουδαιότερο όμως ήταν ότι τά Clubs αυτά βασίζονταν στήν αρχή τής αμοιβαιότητας. Θέμα κέρδους δεν υπήρχε, μέ άμεση συνέπεια νά πέσουν σημαντικά οι επιβαρύνσεις και τά έξοδα. Επιπλέον οι ασφαλιστικές καταβολές δεν ζητιούνταν παρά όταν ένα μέλος πού είχε ύποσσει σημαντικές ζημιές βρισκόταν σέ δυσκολία. Μέ τή μορφή αυτή τά Clubs έφθασαν στό άπώγειό τους τό 1824 πού καταργήθηκε ο νόμος του 1720. Η κατάργηση του μονοπωλίου οδήγησε στή δημιουργία και άλλων

ασφαλιστικών εταιριών και ενώσεων και σέ μιά πολύ συναγωνιστικότερη προσφορά ασφαλιστρών. Η διαφορά των νέων αυτών εταιριών έναντι των Clubs ήταν ότι είχαν τή δυνατότητα νά προσφέρουν ασφαλιστήρια χωρίς άπαλλαγή (franchise) ενώ τά Clubs έθεταν άπαλλαγή σέ βάρος του ασφαλιζόμενου πού έφθανε μέχρι τό 1/3 ή τό 1/6 του κόστους άποκαταστάσεως των βλαβέντων μερών του πλοίου.

Περί τά μέσα του 19ου αιώνα, τά καλύτερα πλοία είχαν τή τάση νά ασφαρίζονται στό Λούδς, ενώ τά παλιά και επικίνδυνα πλοία πού κανείς δεν τά ήθελε κατέληγαν μοιραίως σέ ασφαλιστικές εταιρίες ή στό Clubs. Αυτό συνέβαλε στή δυσφήμιση των Clubs και στήν παρακμή τους. Η παρακμή μάλιστα αυτή συνέπεσε μέ τήν ταχεία αύξηση των ευθυνών πού βάρυναν τόν πλοιοκτήτη. Είναι σφάλμα νά λέγεται ότι P and I Clubs δημιουργήθηκαν γιά νά καλύψουν τίς ευθύνες προς τρίτους, όταν ήδη τήν εποχή εκείνη τά Clubs ασφάλιζαν τούς κινδύνους συγκρούσεως. Πάντως οι λόγοι πού οδήγησαν στή γέννηση των Protection Clubs ήταν ή κάλυψη των «συμπληρωματικών κινδύνων». Τά πρωτεία επί του προκειμένου κατέχει τό Shipowners Mutual Protection Society πού ιδρύθηκε τό 1855 από τόν John Riley. Ακολούθησε τόν ίδιο χρόνο τό West of England Club και τόν επόμενο τό North of England Club και τό 1869 τό United Kingdom Club πού κατέστη τό μεγαλύτερο του κόσμου.

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 - 4510.316 - 4526.715 - 4112.400 - 4136.213

TELEX: 21 2989 - 21 2571 - 21 3805 - 21 2265 - 21 3825 - 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

Ποιοί όμως ήταν αυτοί οι συμπληρωματικοί κίνδυνοι που επέφεραν την απότομη αύξηση των οργανισμών προστασίας του πλοιοκτήτη; Κατ' αρχάς πρέπει να πούμε ότι ο νόμος περί ναυτικής ασφάλισης του 1745 απαγόρευε την ασφάλιση του πλοίου σε τιμή ανώτερη της πραγματικής του αξίας. Αυτό ίσχυε ως την πρόσ την ευθύνη έναντι τρίτων. 'Αργότερα η επέκταση της ρήτρας Running Down Clause (RDC) κάλυψε μέχρι και τα τρία τέταρτα της ευθύνης, αφήνοντας όμως το ένα τέταρτο ακάλυπτο. 'Εξίσου ακάλυπτες έμεναν: Οι ευθύνες για θάνατο, τα σωματικά τραύματα, οι ζημιές προς μόνιμες εγκαταστάσεις όπως προκυμαίτες, προβλήτες, λιμενικά έργα, κ.λ.π. καθώς και η άκινησία του πλοίου ως επακόλουθο της συγκρούσεως. 'Η μερική ικανοποίηση που δόθηκε στους πλοιοκτήτες με ένα νόμο του 1854 είχε το μειονέκτημα ότι έφαρμόζονταν μόνο όταν η αξία του πλοίου ήταν ανώτερη των 15 λιρών κατά τόνο, ενώ τότε πολλά πλοία είχαν πολύ μικρότερη αξία, γεγονός που οδηγούσε σε πολυδάπανες δίκες και μάλιστα σε μια εποχή που η μετανάστευση προς την 'Αμερική και την Αυστραλία βρισκό-

ταν στο άπώγειό της και τα βαπόρια ήταν γεμάτα μετανάστες. "Ενας νόμος του 1846 παρέσχε για πρώτη φορά το δικαίωμα στους κληρονόμους να απαιτήσουν αποζημίωση για θάνατο εξ άμελειας κι έτσι οι πλοιοκτήτες βρέθηκαν μπροστά στον κίνδυνο να αντιμετωπίσουν τεράστιες ένδεχομένως ευθύνες. Στή συνέχεια ο νόμος του 1847 έδωσε δικαίωμα αποζημιώσεως στις λιμενικές αρχές για ζημιές που προξενήθηκαν σε λιμενικά έργα εξ άμελειας ή όχι, ενώ το 1880 μιά σειρά άλλων νόμων προέβλεπε την υποχρέωση των εργοδοτών για αποζημίωση του προσωπικού που τραυματιζόταν στην διάρκεια της εργασίας του. Κι όπως ήταν φυσικό παράλληλη με την αύξηση των ευθυνών του πλοιοκτήτη ήταν και η αύξηση του αριθμού των προστατευτικών clubs. Το 1870 ένα ατύχημα φορτηγού πλοίου δημιούργησε μεγάλες δικαστικές δαπάνες τις οποίες το Club στο οποίο ανήκε το πλοίο θεώρησε μη καλυπτόμενες από τους κανονισμούς του.

Αυτό έδωσε αφορμή σε ένα ασφαλιστή της Βορ. 'Αγγλίας να ιδρύσει έναν αλληλασφαλιστικό συνεταιρισμό για την κάλυψη των ευθυνών που συνδέον-

ταν με δίκες επί των φορτίων. 'Ο συνεταιρισμός αυτός πήρε το όνομα «North of England Protection and Indemnity Association» και το παράδειγμά του μιμήθηκε το 1888 το Club West of England και στη συνέχεια και τα άλλα Clubs.

"Ετσι το P για την protection και το I για την indemnity ενώθηκαν για να προσαρμοσθούν στις νέες τεχνολογικές καταστάσεις και αλλαγές και να ανταποκριθούν στις σύγχρονες εξελίξεις των μεταφορών με κοντέινερς, της συνεχούς μεταφοράς, των τάνκερς και σουπερ τάνκερς, των κανόνων της Χάγης και του Βίσμπυ, των κανόνων του 'Αμβούργου κ.λ.π. 'Η σύντομη αυτή εξιστόρηση εξηγεί τη σημερινή θέση των Clubs στην ασφαλιστική αγορά. Πρόκειται για συνεταιρισμούς που αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση των πλοιοκτητών οι οποίοι έχουν ανάγκη προστασίας. Δέν είναι επενδυταί που αναζητούν κέρδος. 'Η κάλυψη που προσφέρουν δέν επιτρέπει πραγματοποίηση κερδών γιατί προορίζεται μόνο για τις απώλειες που υφίσταται ο πλοιοκτήτης.

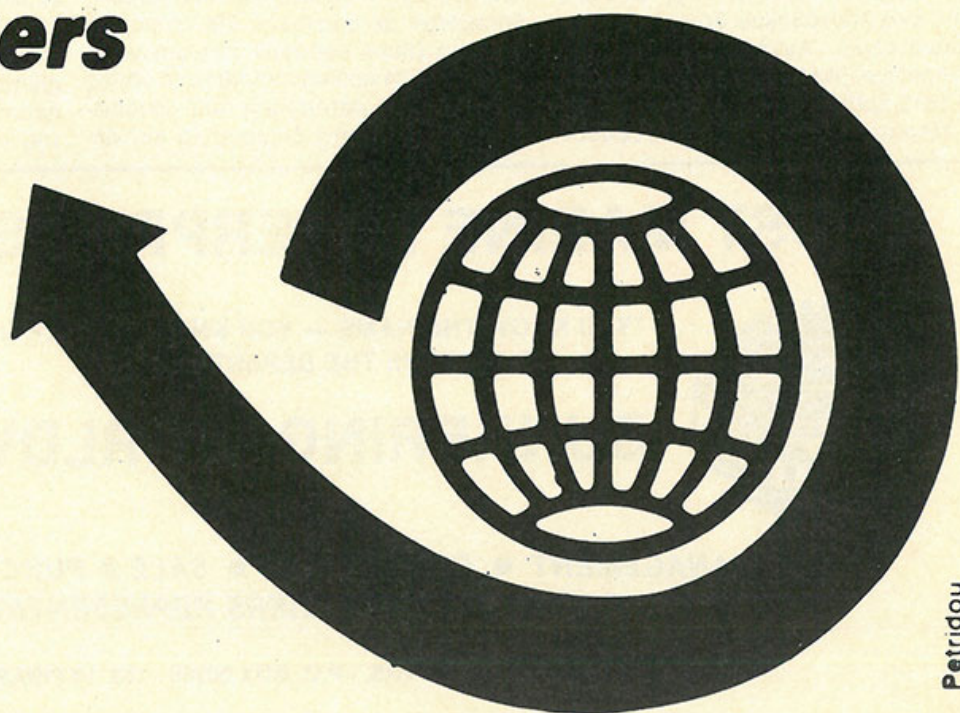
Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8969111 (4 D I D LINES)
Telexes: 21-6595 SM T

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P O BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

Ταξίδια στο Αίγαίο τό 1835 μέ ελληνικό καΐκι

ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΕΝΟΣ ΑΓΓΛΟΥ ΠΕΡΙΗΓΗΤΗ

Στά χρόνια τής Τουρκοκρατίας, ένας ολόκληρος κόσμος από πλούσιους διανοούμενους τής Δυτικής Εύρώπης ξεκινούσε για τις χώρες τής Ανατολής πού κείνη τήν εποχή τήν κάλυπτε ένα πέπλο γεμάτο μυστήριο καί γοητεία. Πολλοί απ' αυτούς τούς ταξιδευτές στή διάρκεια τών ταξιδιών τους ή άργότερα κάθισαν καί καταγράψαμε όσαν είδαν ή άκουσαν ή κι άκόμα φαντάστηκαν, στά γεμάτα περιπέτεια συνήθως ταξίδια τής εποχής εκείνης. Οί μορφές τών γραπτών τους ποικίλουν. Άλλοι κρατούν πρόχειρες σημειώσεις μονάχα, άλλοι γράφουν τις περιπλανήσεις τους συνοπτικά, άλλοι πάλι μέ κάθε δυνατή λεπτομέρεια, άλλοι γράφουν επιστολές σέ συγγενείς ή φίλους ή δίνουν στά γραφόμενά τους μορφή επιστολών, άλλοι φτάνουν νά καταγράψουν τις έμπειρίες τους άκόμα καί σέ στίχους καί γενικά ταξιδιωτικές έντυπώσεις τής περιόδου αυτής έχουν κάθε μορφή του γραπτού λόγου πεζού ή έμμετρου. Πολλοί είναι άκόμα εκείνοι πού αντιγράφουν άλλους ή φορτώνουν τις έντυπώσεις τους μέ φανταστικές ιστορίες, λεηλατούν προγενεστέρους συγγραφείς, προσαρμόζουν, αναμορφώνουν συρράβουν κείμενα άλλων ή διηγούνται παραμύθια για άληθινές ιστορίες για πράγματα πού δέ συνέβησαν ποτέ ή δέν παρουσιάστηκαν πουθενά.

Συνήθως οί ταξιδιώτες όπως πάντα, έτσι καί τότε, καταγράφουν καί φωτίζουν περισσότερο τά ενδιαφέροντά τους. Όρισμένοι για αρχαιότητες, άλλοι για τή ζωή τών απλών ανθρώπων, άλλοι για τό εμπόριο κι άλλοι για τή θρησκεία καί τά τυπολατρευτικά της στοιχεία. Πολλοί είναι εκείνοι πού περιγράφουν ταξίδια καί περιπέτειες στή στεργιά ή στή θάλασσα κι άλλοι πάλι πώς καλοπέρασαν ή κακοπέρασαν καί κράτησαν ευχάριστες ή πικρές αναμνήσεις καί έμπειρίες.

Πολλές περιγραφές άφορούν ένα όρισμένο τόπο ή μιά κάποια περιοχή καί πολλές φορές ότι άφορά τόν ελληνικό μας χώρο μπορεί νά είναι λίγες άράδες, ένα κεφάλαιο ή κι ολόκληροι τόμοι απ' τό έργο τους. Λίγες όμως ή πολλές, οί

περιγραφές αυτές καί οί διηγήσεις τους αποτελούν πολύτιμο υλικό για τόν ιστορικό γιατί αποτελούν πρωτογενή πηγή για τό φώςισμα σκοτεινών ή άγνωστων πτυχών τής ιστορίας μας, κάτω απ' τήν προϋπόθεση πώς θά χρησιμοποιηθούν μέ κάποια προσοχή γιατί όπως είπαμε παραπάνω, τά παραμύθια καί οί τερατολογίες άκόμα δέν αποτελούν σπάνιο φαινόμενο στο είδος αυτό τής λογοτεχνίας. Η ταξιδιωτική λογοτεχνία φτάνει στο κορύφωμά της στο 18ο καί 19ο αιώνα καί τά ταξιδιωτικά κείμενα τής περιόδου αυτής για τήν Ανατολή θά πρέπει νά ξεπερνούν τή χιλιάδα.

Ένας τέτοιος ταξιδιώτης, απ' τούς τελευταίους μάλιστα — έκανε τό ταξίδι του στο 1835 — ήταν καί ο Α. W. Kinglake. Άγγλος ιστορικός (1809-1891) μέ σπουδές στο Ήτον καί τό Καίμπριτζ. Φοιτητής άκόμα ταξίδεψε στήν Ανατολή καί τό 1844 δημοσίευσε τις έντυπώσεις του μέ τόν αρχαιοελληνικό τίτλο: «Έωθεν», πού όπως γράφει ο ίδιος: «είναι σχεδόν ή μοναδική δύσκολη λέξη πού μπορεί νά βρεί κανένας στο βιβλίο μου, στα ελληνικά γράφεται «Ηώθεν» — στήν άττική διάλεκτο μέ δασύ τό ε άντί για η καί σημαίνει «απ' τήν αύγή, από τήν Ανατολή».

Τό βιβλίο αυτό του Κιγκλέικ είναι ένα ευχάριστο, εύθυμο καί ζωντανό αφήγημα πού σέ πρώτη ματιά φαίνεται έλαφρό καί αυθόρμητο έργο κάποιου επιπόλαιου καί φιλοπαίγμονα έγγλέζου πού περιφέρεται άσκοπα κι άργόσχολα στήν Ανατολή τής εποχής εκείνης.

«Βάση του βιβλίου μου είναι αλήθεια» ανακοινώνει ο συγγραφέας στον πρόλογό του, πού σ' αυτόν προσπαθεί νά παρουσιάσει στον άναγνώστη τό βιβλίου σάν συγκέντρωση από κάποιες προχειρογραμμένες σημειώσεις πού απευθύνονται σέ κάποιον φίλο του πού σχεδιάζει νά ταξιδέψει στα ίδια μέρη, σάν ένα σκίτσο του ταξιδιού του, ένα scrawl, όπως ο ίδιος τό χαρακτηρίζει. Κι' αυτό είναι τό πρώτο ψέμα του Κιγκλέικ άφού για νά γράψει τό βιβλίο του χρειάστηκε σχεδόν μιά ολόκληρη δεκα-

ετία πού τόγραφε καί τό ξανάγραφε για νά μπορέσει τελικά νά δώσει τό θαυμάσιο σέ στυλ ταξιδιωτικό του πόνημα. Ένα βιβλίο γεμάτο κέφι, χιούμορ καί σαρκασμό όπου τά πραγματικά ή καί όχι γεγονότα χρησιμοποιούνται απ' τό συγγραφέα σάν άφορμές ή βατήρες για θαυμάσιες έκτινάξεις τής πλατιάς του φαντασίας.

Ό σκελετός του βιβλίου του Κιγκλέικ είναι ένα πραγματικό ταξίδι του συγγραφέα απ' τό Δούναβη στήν Κωνσταντινούπολη, τή Σμύρνη, τήν Κύπρο, τό Λίβανο, τήν Παλαιστίνη, τήν Αίγυπτο καί τή Συρία. Τό σκέλος του ταξιδιού του απ' τήν Σμύρνη στήν Κύπρο τό έκανε πάνω σ' ένα ελληνικό γολετόμπρικο, τήν «Άμφιτρίτη» καί σ' αυτό άφιερώνει ένα ολόκληρο κεφάλαιο απ' τό βιβλίο του πού τό τιτλοφορεί: «Έλληνες ναυτικοί». Νομίζουμε πώς άξίζει νά δώσουμε έκτεταμένα άποσπάσματα απ' τό κεφάλαιο αυτό παρακάτω γιατί δίνουν μιά πραγματικά θαυμάσια εικόνα τών ναυτικών μας πριν έναίμισο αιώνα περίπου.

«Μπαρκάραμε στή Σμύρνη στήν «Άμφιτρίτη», μιά ελληνική μπρικογολέττα πού μας είπαν έμπιστευτικά πώς έφευγε για τήν άκτή τής Συρίας, αλλά ήξερα πώς στήν πληροφορία αυτή μπορούσε κανένας νά βασιστεί μέ βεβαιότητα, γιατί οί Έλληνες ναυτικοί είναι πρακτικά έλεύθεροι από δεσμεύσεις δρομολογίων καί όπου θέλουν εκεί πηγαίνουν. Έν πάσει περιπτώσει, είχα ολόκληρη τήν καμπίνα για τόν έαυτό μου καί τόν ύπηρέτη μου τόν Μυσσερί καί ήμουν μονάχα ύποχρεωμένος νά είμαι μέ τόν καπετάνιο μονάχα τήν ώρα του φαγητού, έτσι έλεύθερος απ' αυτή τήν πλευρά κι' άκόμα έχοντας έφοδιασθεί μέ πολλά βιβλία, εύρισκα μιά άστήρευτη πηγή ενδιαφέροντος στήν καθολική ελληνικότητα του καπετάνιου μου καί του πληρώματος. Άκόμα ένιωθα λιγώτερο άνήσυχος απ' όσο θά μπορούσε νά είναι κανένας για τό πιθανό μήκος αυτής τής κρουαζιέρας. Ήξερα άρκετά για τήν ελληνική ναυτιλία κι ήμουν σίγουρος πώς τό καράβι μας θά κολλούσε κοντά στή στεργιά σάν ένα παιδάκι στα γόνατα τής μάνας του καί πώς θά πιάναμε σέ

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

άρκετά νησιά πριν πατήσουμε τό πόδι μας στη συριακή ακτή. 'Η ύπομνή μου στάθηκε στην περίπτωση αυτή εξαιρετικά ωφέλιμη μιά και ή κρουαζιέρα μου κράτησε κάπου σαράντα μέρες κι 'αυτές στη μέση του χειμώνα.

Κατά την άποψή μου, οι πιο ενδιαφέροντες απ' όλους τούς "Ελληνες (τούς άρσενικούς "Ελληνες) είναι οι ναυτικοί, γιατί οι επιδιώξεις τους και ή κοινωνική τους κατάσταση είναι σχεδόν ή ίδια όπως εκείνη των περιφήμων προγόνων τους. Θά μπορούσε κανένας νά νομίσει πώς ή άπασχόλησή τους στο έμποριο, θά έπρεπε νά είχε μαλακώσει την όξύτητα του πνεύματός τους και αυτό θά είχε γίνει ίσως αν οι έμπορικές τους συναλλαγές γίνονταν σύμφωνα μέ την καθορισμένη τακτική των έπιχειρήσεων των Εύρωπαίων, οι έπιχειρήσεις όμως των 'Ελλήνων περιβάλλονται από τέτοια πληθώρα κινδύνων από την άπουσία κανονικών αγορών όπου μπορεί νά βεβαιωθεί ή πραγματική αξία των έμπορευμάτων κι' ακόμα είναι τόσο καιροσκοπικές και γίνονται μέ τέτοιο τρόπο πού βασίζονται στις ιδιοτροπίες και έπιθυμίες του πληρώματος, έτσι πού νά ανήκουν στη βιοτεχνία παρά στη βιομηχανία πράγμα πού τούς άπομακρύνει πραγματικά απ' τό θάνατο κάθε άνανεώσεως του χαρακτήρα τους.

Τό πλοίο πού στά χρόνια της έλληνικής έπαναστάσεως ήταν άπασχολημένο σέ πολεμικές πειρατικές έπιχειρήσεις, έγινε έμπορικό στο τέλος του πολέμου, ή τακτική όμως των 'Ελλήνων σά θαλασσιών πολεμιστών ήταν τόσο ύ-

περβολικά επιφυλακτική και οι συνήθειές τους στο ναυτικό έμποριο τόσο άγριες, ώστε ή άλλαγή αυτή νά είναι πολύ έλαφρότερη από όσο θά μπορούσε κανένας νά φαντασθεί.

Η πρώτη κίνηση των 'Ελλήνων (των έλληνωνραγιάδων) όταν αρχίζουν κάποια ναυτιλιακή έπιχείρηση είναι νά έξασφαλίσουν γιά τό καράβι τους την προστασία κάποιας εύρωπαϊκής δύναμεις. Αυτό έπιτυγχάνεται εύκολα μέ κάποιο μικρό φιλοδώρημα του διερμηνέα κάποιας πρεσβείας στην Κωνσταντινούπολη και τό σκάφος σύντομα άνεμίζει τή ρωσική σημαία ή την τρίχρωμη γαλλική ή τό Γιούνιον Τζάκ. 'Ετσι πρós μεγάλη χαρά του πληρώματος τό πλοίο ξανοίγεται στο πέλαγος μ' ένα άστραφτερό ψέμμα στο άλμπουρό του, ή ύψη όμως του καραβιού δέν αφήνει καμιά άμφιβολία πώς ή σημαία του είναι δανεική.

Είναι ένα πραγματικά εύθραστο σκαρί, είναι όμως χτισμένο μέ χάρη και άρματωμένο θμορφα. 'Εχει πάντοτε όπλα και είναι έτοιμο γιά δράση και ταχύτητα.

Τά πλεονεκτήματα πού άποκτάει τό καράβι και τό πλήρωμά του απ' τή δανεική σημαία είναι τόσο μεγάλα πού του δίνουν πολύ μεγαλύτερη έλευθερία από εκείνη πού συχνά άπολαμβάνουν στις άυστηρότερες πολιτισμένες μας χώρες, έτσι πού νά μήν είναι σχήμα λόγου αν πούμε πώς ή ανάπτυξη του άληθινού χαρακτήρα των 'Ελλήνων ναυτικών διαμορφώθηκε απ' την κυριαρχία των όθωμανών στον τόπο τους. Οι άν-

θρωποι αυτοί είναι έλεύθεροι απ' την ισχύ του μεγάλου κεφαλαίου πού ή έξουσία του είναι περισσότερο καταπιεστική κι' απ' τον καθάρó δεσποτισμό, στις έπιχειρήσεις των ταπεινών τολμηματιών. Τό κεφάλαιο πού χρησιμοποιείται έδω προσφέρεται από κείνους πού ή έργασία τους θά τό κάνει παραγωγικό, τό πλήρωμα δέν παίρνει μισθό, αλλά όλοι έχουν μερίδιο στην έπιχείρηση και γενικά πιστεύω πώς εισπράττουν κι' όλόκληρο τον ναύλο. 'Εκλέγουν τον καπετάνιο στον όποιον έμπιστεύονται άκριβώς τόση έξουσία όση χρειάζεται όταν τό καράβι βρίσκεται στην πορεία του και σέ καλό καιρό, όχι όμως και σέ μιά φουρτούνα. Διαλέγουν ακόμα τον μάγειρα και τον ύποπλοίαρχο. 'Ο μάγειρας πού είχαμε στο καράβι έδειχνε ιδιαίτερη προσοχή γιά τό στίγμα του πλοίου, τόσο πού σέ καιρούς φρέσκους και ενώ περιμέναμε νά μάς έτιμάσει κάποιο προχειρο φαγητό, ό μέγας αυτός καλλιτέχνης του πιλαφιού μπορούσε νά στέκεται στην κουβέρτα μέ ένα παλιό τετράντα στα χέρια και νά προσπαθεί μ' όλη την ήσυχία του νά πάρει τό ύψος του ήλιου. 'Όσο γιά τον καπετάνιο, αυτός γιά νά ίσοσταθμίσει έξασκούσε όλη του την έξουσία στη σούπα έτσι πού στο τέλος όλα πήγαιναν κατ' εύχην.

'Ο ύποπλοίαρχός μας ήταν ύδραϊος, γεννημένος σ' ένα βραχονήσι πού δέ βγάξει τίποτε άλλο από ναυτικούς και γυναίκες ναυτικών. 'Ηταν άγριος, σκοτεινιασμένος και μοναχικός στους τρόπους του. 'Ενα απ' τά κύρια καθήκοντά του φαίνεται πώς ήταν νά ένεργεί σάν

AN EXPERIENCED PARTNER FOR BUSINESS IN ITALY



"MEDOV®"



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

FOTIS G. POULIDES
President

PAID UP CAPITAL LIRE 700.000.000
ESTABLISHED 1947

Directors:
GEORGE F. POULIDES
LUIGI SCAFFARDI
G.A. STATHOPOULOS

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS · MANNING FOR ANY TYPE OF VESSEL
AND CREW · SHIP MANAGEMENT · REPAIR SUPERINTENDENCE · BROKERS SPECIALISED IN CRUISE
VESSELS · OIL AND BUNKER SUPPLIERS · CRUISE OPERATORS

HEAD OFFICE:

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

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

Phones (010) 54901 Telex: { 270046 (MANAGEMENT)
270070 · 283836 (OPR.)
270346 · 275586 (PAX)
Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

ἀντιπλοίαρχος ή σάν ἀρχηγός τής ἀντι-πολιτεύσεως, καταγγέλοντας καί τīs παραμικρότερες περιπτώσεις τυραν-νίας καί προστατεύοντας ἀκόμη καί τό καμαρωτάκι ἀπό τήν καταπίεση. Ἐκτός ἀπ' αὐτό, ὅταν τὰ πράγματα πήγαιναν καλά, ἀρχίζε νά βλέπει ἀναποδιές σέ τρόπο πού κι' οἱ πιό εὐρρυθμοί ἀπ' τούς συντρόφους του νά μή μποροῦν νά χα-ροῦν τήν φαινομενικά ἔστω καλή τύχη τής στιγμῆς.

Ἐχω τήν ἐντύπωση πώς ή προσωπι-κή ἐλευθερία τῶν ναυτικῶν αὐτῶν, πού δέν ἀναγνωρίζουν ἀνωτέρους τους ἐ-κτός ἀπό κείνους πού αὐτοί οἱ ἴδιοι δια-λέγουν, ἔχει κάτι σάν κι' ἐκεῖνο πού ἴ-σχυε καί στοὺς μακρινούς προγόνους τους. Ἀκόμα κι' ὁ τρόπος πού ταξιδεύ-ουν δέν ἔχει δεχθεῖ τόσο ὀλοκληρωτι-κές ἀλλαγές ὥστε θά μπορούσε νά ὑπο-θέσει κανένας. Εἶναι ἀλήθεια ὅτι δέχθη-καν τīs σύγχρονες ἀνακαλύψεις ὅπως τό νά κυττάζουν τήν πυξίδα ἀντί γιά τ' ἄστρα κι' ὅτι ἀντικατέστησαν τους ἀ-θάνατους θεοὺς τῶν προγόνων τους μέ τόν Ἅγιο Νικόλαο μέσα σέ μιά γιάλινη θήκη. (Ὁ Ἅγιος Νικόλαος εἶναι ὁ μεγά-λος προστάτης τῶν Ἑλλήνων ναυτι-κῶν, μιά μικρή του εἰκόνα κλεισμένη σέ γιάλινη θήκη κρέμεται σά βαρόμετρο σέ μιά γωνιά τής καμπίνας), ὅμως δέν ἐπι-στεύονται ἀκόμα οὔτε τή βελόνη τής πυξίδας οὔτε τόν ἄγιο τους πού ἀγα-ποῦν, οὔτε τήν ἀνοιχτή θάλασσα κι' ἔ-τσι ξύνουν ἀκόμη τīs ἀκτές μέ τήν ἴδια ἀγάπη ὅπως οἱ παλιοὶ ἀργοναῦτες.

Πραγματικά ἔχουν τήν πιό ἀντιναυτι-κή συμπάθεια γιά τή στεργιά κι' ἀληθι-νά πιστεύουν πώς σέ φορτοῦνα εἶναι προτιμότερο νά ἔχει κανένας μιά βρα-χῶδη ἀκτή στό σταβέντο του, παρά κα-θόλου στεργιά. Σύμφωνα μέ τήν ἀντίλη-ψη τοῦ ἀγγλοῦ ναυτικοῦ ὁ τρόπος αὐ-τός τοῦ ταξιδέματος σύντομα θά ἔφε-ρνε στό καράβι πού θά τήν ἐφάρμοζε κα-κό τέλος, ὁ Ἕλληνας ὅμως εἶναι ἀφάντα-στα ἐπιτυχής στό νά ξεφεύγει ἀπ' τό νά «παγιδευθεῖ» ὅπως λένε, στήν ὑπὴννεμη ἀκτή.

Οἱ ναυτικοὶ αὐτοί, σάν τούς προπάτο-ρές τους, δέν βασίζονται στόν ἄνεμο παρά μονάχα σάν αὐτός εἶναι κατά-στρωμα ή δευτερόπρυμα καί σπάνια στά ὄρτσα ὅταν εἶναι κάπως φρέσκος, ὅταν ὅμως ὁ ἀντίθετος ἀέρας ἀρχίζει νά φορτσάει γιά καλά τότε ἀρχίζουν τὰ θυμιάματα στόν Ἅγιο Νικόλαο καί τραβερώουν. Ἡ συνείδηση τής τακτι-κῆς αὐτῆς, κάτω ἀπ' τούς συνεχῶς με-

ταβαλλόμενους ἀέρηδες τοῦ Αἰγαίου, εἶναι νά παρασύρονται ἐδῶ κι' ἐκεῖ κατὰ τόν πιό φανταστικό τρόπο. Συχνά μοῦ ἔρχονταν στό νοῦ πώς ὁ Ὁδυσσεύς στό ταξίδι του πού κράτησε δέκα ὀλόκληρα χρόνια δέν βιάζονταν νά γυρίσει στήν Ἰθάκη, ἀλλά ή ἐμπειρία μου μέ τόν ἐλ-ληνικό τρόπο ταξιδέματος σύντομα μέ ἔπεισε πώς στήν πραγματικότητα ἔκανε μιά πολύ «πετυχημένη» περατζάδα.

Τέτοιοι εἶναι τώρα οἱ ναυτικοὶ τοῦ Αἰ-γαίου: Ἐλεύθεροι, ἴσοι μεταξύ τους πού ταξιδεύουν τīs θάλασσες ὅπως οἱ πρό-γονοί τους, μέ τό ἴδιο ἡρώϊκό πνεῦμα κι' ὅμως τελείως παιδικό, πνεῦμα τής τόλ-μης, μέ τήν ἴδια μισο-ἐμπιστοσύνη στήν οὐράνια βοήθεια. Εἶναι ή πιό ζωηρή εἰ-κόνα τῶν ἀληθινῶν παλιῶν Ἑλλήνων τοῦ καιροῦ ἐκείνου πού οἱ νέες θρη-σκείες διαφύλαξαν γιά μᾶς.

Πλησιάζαμε τό νησί τής Κύπρου ὅταν σηκώθηκε φρέσκος ἀέρας μέ βουβό κῦ-μα. Οἱ Ἕλληνες ναυτικοὶ θεώρησαν ἁ-μέσως πώς ὁ καιρός φουρτούνιασε κιό-λας καί μάλιστα ἄγρια καί τραβερώσα-νε. Ταξιδέσαμε ἔτσι γιά εἴκοσι ὥρες καί πλησιάσαμε τήν ἀκτή τής Ἀνατολίας, ή φουρτούνια ἔπεσε καί φύσηξε βολικό ἁ-εράκι πού μᾶς ξανάφερε πρὸς τīs ἀκτές τής Κύπρου. Ὑστερα ὅμως ἀπό λίγο ὁ ἀέρας ἄλλαξε πάλι, μπορέσαμε ὅμως νά συνεχίσουμε τήν πορεία μας ταξιδεύ-οντας στά ὄρτσα.

Βρισκόμασταν σέ τέτοια θέση μα-κρὰ ἀπ' τήν Κύπρο ὥστε κρατώντας τήν πορεία μας αὐτή γιά μισή ὥρα περί-που θά πέφταμε στό ὑπὴννεμο τοῦ νη-σιοῦ καί θά βρισκόμασταν σέ ἡσυχά νε-ρά, ὅταν ὁ ἀέρας σιγά - σιγά φορτσάρι-ζε καί τώρα πιά φασούσε δυνατά ση-κώντας γερή θάλασσα.

Τότε ἀρχισαν οἱ ἀνησυχίες. Τό πλή-ρωμα συνάχθηκε σέ μιά ὁμάδα, ὅλοι στέκονταν κίτρινοι καί βλοσυροὶ κάτω ἀπ' τīs κουκούλες ἀπ' τīs κάπες τους σάν καλόγεροι πού περιμένουν τή σφα-γή, ἀνήσυχτοι, κύτταζαν μιά στήν κατεύ-θυνση τής καταιγίδας καί μιά ὁ ἕνας τόν ἄλλο κι' ὅστερα στά μάτια τοῦ καπετά-νιου πού στέκονταν δίπλα στόν τιμονιέ-ρη.

Τότε ἦλθε πίσω, περισσότερο σκυ-θρωπός ἀπό κάθε φορά ὁ Ὑδραῖος, ἦ-ταν ὁ κομιστής τής ἄγριας διαμαρτυ-ρίας γιά τή συνέχιση τοῦ κοντραρίσμα-τος μέ τόν καιρό. Πῆρε τήν ἀποφασιστι-κή ἀπάντηση πώς θά κρατήσουμε τήν πορεία μας. Ξαφνικά ἦλθε μιά γερή θά-

λασσα πού ἄρπαξε τήν πλώρη τής μπρι-κογολέττας πού καθώς συνθλίβονταν ἀνάμεσα στά κύματα, ἔβαλε τό κεφάλι της κάτω ἀπ' τό νερό, πράγμα πού ἔκα-νε ὅλα τὰ ξύλα της νά τρίξουν κι' ὥστε-ρα περὶ φανη σηκώθηκε ξανά πάνω ἀπ' τή μανιασμένη θάλασσα μέ τό μπαστοῦνι της ὀλόκληρο. Πού ἦταν ὅμως τό πλή-ρωμα; Δέν ὑπῆρχε πιά πλήρωμα, ἀλλά μᾶλλον μιά σύναξη Ἑλλήνων πολιτῶν. Οἱ φωνές τῶν ναυτῶν ἀντικαθιστοῦσαν τό μουρμούρισμα τοῦ πλήθους, τό πνεῦ-μα τοῦ ἀρχαίου Δύμου εἶχε ξαναζωντα-νέσει. Ἦλθαν ὅλοι «ἐν σώματι» στήν πρύμη καί ἐπιτακτικά ζήτησαν νά τρα-βερώσει τό καράβι καί νά μήν κοντρα-στάρει πιά μέ τόν καιρό.

Τώρα ἦλθε ή ὥρα τῶν λόγων. Ὁ κα-πετάνιος πού τὰ μάτια του πέταγαν σπί-θες κι' ή ὄψη του ἔτρεμε ἀπό συγκίνη-ση, μέ βαριά φωνή εὐχήθηκε σ' ἕνα εὐ-γλωττο χεῖμαρο ἀπό ἀπειλές, παραινέ-σεις, διαταγές καί παρακάλια. Ὑπόσχε-ται, ὀρκίζεται, τάζει πώς ὑπάρχει σιγου-ριά ἂν κρατήσουμε τήν πορεία μας, ἂν οἱ Ἕλληνες φανοῦν παλλικάρια. Οἱ ἄν-δρες ἀκοῦν καί συγκινοῦνται, ή φουρ-τούνα ὅμως μανιάζει ἀκόμα μιά φορά καί λυσσασμένη ή θάλασσα ὀρμάει ξα-νά πάνω στά ξύλα πού εἶναι ή ζωή ὅλων μας. Ὁ ἄγριος Ὑδραῖος προχωρεῖ ἕνα βῆμα-πιό κοντά στόν καπετάνιο, ὁ ὀργι-σμένος γογγισμός τοῦ κόσμου καταπνί-γει τό θόρυβο τοῦ ἀνέμου. Ἀκοῦνε ὁ-μως, γιά μιά στιγμή, διστάζουν καί γιά μιά ἀκόμη φορά ἀποφασίζουν κι' ὥστε-ρα πάλι διστάζουν. Ἐτσι ταλαντεύον-ται ὅλο ἀμφιβολία ἀνάμεσα στόν τρόπο τής καταιγίδας καί τήν πειστικότητα τοῦ μεγαλειώδους λόγου, σά νά ἦταν οἱ Ἀθηναῖοι πού συζητοῦσαν κι' ὁ Φίλιπ-πος ὁ Μακεδῶν πού κατακεραύνωνε μέ τόγ κεραυνό τοῦ καιροῦ.

Οἱ γενναῖες σκέψεις φτερωμένες μέ ἑλληνικές λέξεις κέρδισαν τή μάχη μέ τόν τρόπο. Ἡ μπρικογολέττα κράτησε τήν πορεία της κι' ἔφτασε ἐπὶ τέλους σέ ἡσυχά νερά.

Ἐδῶ τελειώνει ή ἀφήγηση τοῦ Kin- glake γιά τό ταξίδι του καί τīs περιπέ-τειές του πάνω σ' ἕνα ἑλληνικό ἱστιοφό-ρο. Εἶναι ἀλήθεια πώς δέν διαφέρει πολ-λύ ἀπό ἀνάλογες περιγραφές ἄλλων παλιότερων περιηγητῶν κι' ἴσως ἀποτε-λεῖ ἀντιγραφή τους, πράγμα πού συνη-θίζονταν πολύ στήν ταξιδιωτική λογο-τεχνία τής ἐποχῆς ἐκείνης.

A.I. TZAMTZHIS

PHONES: 675.4321, 321.7588

TELEX: 87517

FAX No. 301 675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Η Ναυμαχία του Ναυαρίνου

Οκτώ γκραβούρες
του Ναυτικού
Μουσείου της Ελλάδος
σε πορσελάνη από την
Τρισεράμ

Η ναυμαχία του Ναυαρίνου σήμανε την ελευθερία της Ελλάδας.

Σφράγισε με την επιτυχία της τον αγώνα των επαναστατημένων Ελλήνων και άνοιξε το δρόμο για την κήρυξη της ανεξαρτησίας του Ελληνικού Κράτους. Ήταν η δικαίωση του φιλελληνικού πνεύματος των λαών της Ευρώπης.

Στις 20 Οκτωβρίου 1827, μέσα σε 4 μόνο ώρες οι συμμαχικοί στόλοι, της Αγγλίας με ναύαρχο τον Sir Edward Codrington, της Γαλλίας με τον De Rigny και της Ρωσίας με τον Heiden, κατατρόπωσαν τον μεγαλύτερο τούρκο στρατηλάτη Ιμπραήμ και τον πολυάριθμο στόλο του.

Από τα 82 πλοία του ενωμένου Τουρκοαιγυπτιακού στόλου διασώθηκαν μόνο 29, οι νεκροί έφτασαν τους 6.000 και οι τραυματίες τους 4.000. Αντίθετα κανένα από τα 27 συμμαχικά πλοία δεν χάθηκε, ενώ οι νεκροί ήταν μόνο 174 και οι τραυματίες 470.

Ήταν η τελευταία ναυμαχία της «εποχής του πανιού» και η μοναδική που οι στόλοι ναυμάχησαν αγκυροβολημένοι.



No 2. Illustration of the Battle of Navarin 1828



No 3. Illustration of the Battle of Navarin 1828



No 5. Illustration of the Battle of Navarin 1828



No 6. Illustration of the Battle of Navarin 1828



No 7. Illustration of the Battle of Navarin 1828

Μέσα στις φλόγες της μάχης, από την βρετανική κορβέτα *Mosquito*, ο άγγλος φιλέλληνας γράφος *Georges Philip Reinagle*, σχεδίασε σε διαδοχικές φάσεις τη σπουδαιότερη ναυμαχία της Νεότερης Ελληνικής Ιστορίας. Η ολοκλήρωση του έργου έγινε από τον λιπέχνη στο Λονδίνο και τιλοφορήθηκε **ILLUSTRATION OF THE BATTLE OF NAVARIN 1828**. Η οπλή του έγινε τον Ιανουάριο του 1828 από τους *Colnaghe Son* και η εκτύπωση από τον *C. Hullmandel*.



No 1. Illustration of the Battle of Navarin 1828



No 4. Illustration of the Battle of Navarin 1828



No 8. Illustration of the Battle of Navarin 1828

Το εργαστήρι τέχνης της ΤΡΙΣΕΡΑΜ, με τη γνώση και την καλλιτεχνική ευαισθησία στη δημιουργία σπάνιων συλλεκτικών σειρών, εξασφάλισε τη συνεργασία του **ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ** και παρουσιάζει τώρα τη «**ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ**». Μια μοναδική σειρά με οκτώ περίφημες γκραβούρες του *Georges Philip Reinagle*, φιλοτεχνημένες πάνω σε γερμανική πορσελάνη *Tettau* με σύγχρονη τεχνική, που αποδίδει πιστά τη ζωντανή λεπτομέρεια του σχεδίου και τους λεπτούς χρωματικούς τόνους. Η σπάνια αυτή έκδοση κυκλοφορεί στον περιορισμένο αριθμό των **650** σειρών. Κάθε γκραβούρα έχει διαστάσεις 30,5 εκ. x 23,5 εκ. (μαζί με το ξύλινο πλαίσιο) και φέρει στην πίσω πλευρά αριθμηση, τη σφραγίδα του **ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΜΟΥΣΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ** και της ΤΡΙΣΕΡΑΜ. Η σειρά συνοδεύεται από ειδικό πιστοποιητικό, υπογεγραμμένο από το **ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ** και την ΤΡΙΣΕΡΑΜ, που εξασφαλίζει τη γνησιότητα και τη μοναδικότητά της και διασφαλίζει τη συλλεκτική της αξία. Προσφέρεται σε πολυτελή συσκευασία.

Η ΤΡΙΣΕΡΑΜ προσφέρει

☐ Σε όσους θελήσουν να αποκτήσουν **τώρα** ολόκληρη τη σειρά «**Η ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ**», η ΤΡΙΣΕΡΑΜ προσφέρει έκπτωση 5% (116.000 δρχ. - 5.800 δρχ. = 110.200 δρχ.).

☐ Επίσης προσφέρει τη δυνατότητα απόκτησης και ολοκλήρωσης της σειράς τμηματικά μέσα σε 8 μήνες (μία γκραβούρα κάθε μήνα) εξασφαλίζοντας τη σημερινή τιμή της γκραβούρας (14.500 δρχ.).

Οι γκραβούρες διατίθενται από την **GALLERIE ΤΡΙΣΕΡΑΜ**, Γ. Δροσίνη 11, Κηφισιά (απέναντι από το ταχυδρομείο) τηλ. 8085671 και από την **ΤΡΙΣΕΡΑΜ ΑΒΕΕ**, Αριστοτέλους 4 και Συγγρού (Πάντειος Σχολή) τηλ. 9222588, 9216654.

ΔΕΛΤΙΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

Προς **ΤΡΙΣΕΡΑΜ ΑΒΕΕ**, Αριστοτέλους 4-176 71 Καλλιθέα. Τηλ.: 9222588.

- ☐ 1. Επιθυμώ να αποκτήσω ολόκληρη τη σειρά «**Η ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ**» με έκπτωση 5%. (Αξία 116.000 δρχ. - 5.800 δρχ. = 110.200 δρχ.)
- ☐ 2. Επιθυμώ να αποκτήσω τμηματικά τη σειρά «**Η ΝΑΥΜΑΧΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ**» (μία γκραβούρα κάθε μήνα) στην τιμή των 116.000 δρχ. (14.500 δρχ. x 8 τεμάχια = 116.000 δρχ.).

- ☐ 1. Δεν στέλνω χρήματα σήμερα, θα χρεωθεί η πιστωτική μου κάρτα μόλις τα παραλάβω και υπογράψω στο δελτίο παραλαβής.
- ☐ 2. Θα πληρώσω επί αντικαταβολή στον ταχυδρόμο όταν τα παραλάβω. Τα ταχυδρομικά βαρύνουν την ΤΡΙΣΕΡΑΜ. Οι ημέρες περιλαμβάνουν ΦΠΑ.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ: _____

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: _____

ΤΑΧ. ΚΩΔ. _____

ΤΗΛ.: _____

ΑΡΙΘ. ΚΑΡΤΑΣ: _____

ΛΗΞΗ: _____ ΥΠΟΓΡΑΦΗ ΜΕΛΟΥΣ: _____

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: _____

ΤΡΙΣΕΡΑΜ

Εργαστήρι Τέχνης

maius

Τό πλήρες κείμενο τῆς νέας συμβάσεως τῶν ποντοπόρων πλοίων

Τό δεύτερο μέρος τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων γιά τό 1988.

Ἄρθρο 7

ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ

1. α. Γιά τήν παραλαβή τῶν τροφίμων, ἐφ' ὅσον αὐτά δέν παραδίδονται ἀπό τόν προμηθευτή καί δέν τοποθετοῦνται ἀπό αὐτόν στίς ἀποθήκες τοῦ πλοίου ὑποχρεώνεται τό πλήρωμα, πού κάθε φορά ὀρίζεται ἀπό τόν Πλοίαρχο, νά τά παραλάβει μέ βαρούλκο ἀπό τήν πλευρά τοῦ πλοίου (σόττο παλάγκο), νά τά μεταφέρει καί νά τά τοποθετήσει στίς ἀποθήκες τοῦ πλοίου.

Γιά τήν ἐργασία αὕτη καταβάλλεται ἰδιαίτερη ἀμοιβή δραχμῶν (1.730) χιλίων ἑπτακοσίων τριάντα κατά τόννο. Ἐάν ἡ ἐργασία αὕτη δέν ἐκτελεσθεῖ μέσα στίς κανονικές ὥρες ἐργασίας, καταβάλλεται ἐκτός ἀπό τήν παραπάνω ἀμοιβή καί ὑπερωριακή ἀμοιβή.

Ἐάν ἡ παραλαβή τῶν τροφίμων δέν πραγματοποιεῖται ἀπό τήν πλευρά τοῦ πλοίου (σόττο παλάγκο) ἡ ἀμοιβή διπλασιάζεται.

β. Γιά τόν καθαρισμό τῶν κυτῶν (ἀμπαριῶν) καί τῶν deer tanks καταβάλλεται ἰδιαίτερα ἀμοιβή δραχμῶν (7.675) ἑπτὰ χιλιάδων ἑξακοσίων ἑβδομήντα πέντε μέχρι δραχμῶν (9.405) ἑννέα χιλιάδων τετρακοσίων πέντε κατά κύτος γιά τά πλοῖα χωρητικότητας μέχρι 13.000 τόννους d.w. καί δραχμῶν (9.895) ἑννέα χιλιάδων ὀκτακοσίων ἑνενήντα πέντε μέχρι δραχμῶν (12.380) δώδεκα χιλιάδων τριακοσίων ὀγδόντα γιά πλοῖα χωρητικότητας ἀνώτερης τῶν 13.000 τόννων d.w.

Γιά τά πλοῖα τῶν ἀναγνωρισμένων τακτικῶν γραμμῶν, ὅταν πρόκειται γιά γενικά φορτία, ἡ ἀμοιβή αὕτη ὀρίζεται σέ (10.385) δέκα χιλιάδες τριακοσίες ὀγδόντα πέντα δραχμές κατά κύτος καί

κατά κυκλικό ταξίδι δρομολογίων. Γιά τις κατηγορίες φορτίων ἐκτός ἀπό ἐκεῖνα πού συνήθως μεταφέρονται ἀπό αὐτά τά πλοῖα, ἡ ἀμοιβή ὀρίζεται ἴδια ὅπως παραπάνω γιά τά ἄλλα φορτηγά πλοῖα.

Ἐφ' ὅσον ἀκολουθήσει πλύσιμο τῶν κυτῶν, ἐκτός ἀπό τήν παραπάνω ἀμοιβή καταβάλλεται καί πρόσθετη ἀμοιβή δραχμῶν (2.475) δύο χιλιάδων τετρακοσίων ἑβδομήντα πέντε κατά κύτος. Ἡ ἀρίθμηση τῶν κυτῶν γίνεται μέ βάση τά στόμιά τους.

γ. Γιά τήν τοποθέτηση ὄλων γενικά τῶν παραφραγμάτων (shifting boards) καταβάλλεται ἰδιαίτερη ἀμοιβή δραχμῶν (19.785) δέκα ἑννέα χιλιάδων ἑπτακοσίων ὀγδόντα πέντε κατά κύτος, γιά δέ τή διάλυσή τους ἀμοιβή δραχμῶν (9.405) ἑννέα χιλιάδων τετρακοσίων πέντε κατά κύτος. Ἡ ἐργασία τοποθέτησης, ἀφαίρεσης καί ἐπανατοποθέτησης ὄλων τῶν λούρων γίνεται ἀπό τό πλήρωμα καί ἀμειβεται μέ τό ποσό τῶν δραχμῶν (2.720) δύο χιλιάδων ἑπτακοσίων εἴκοσι κατά κύτος.

δ. Γιά τό στρώσιμο τῶν κυτῶν μέ ξυλεία χαρτί, ψάθες, καταβάλλεται ἀμοιβή δραχμῶν (2.475) δύο χιλιάδων τετρακοσίων ἑβδομήντα πέντε κατά κύτος.

ε. Γιά τόν καθαρισμό τῶν deer tanks ἀπό καύσιμο πετρέλαιο (fuel oil) καί γιά τή προετοιμασία τους γιά φόρτωση ξερῶν φορτίων ἡ ἰδιαίτερη ἀμοιβή ὀρίζεται α. σέ δραχμές (24.750) εἴκοσι τέσσερις χιλιάδες ἑπτακόσιες πενήντα κατά διαμέρισμα μέχρι 1.000 τόννους καί β. σέ δραχμές (30.940) τριάντα χιλιάδες ἑννεακόσιες σαράντα κατά διαμέρισμα πάνω ἀπό 1.000 τόννους.

Ὅταν πρόκειται γιά καθαρισμό τῶν deer tanks ἀπό ἄλλα φορτία καί ὄχι ἀπό fuel oil καταβάλλεται ἀμοιβή (4.820) τεσσάρων χιλιάδων ὀκτακοσίων εἴκοσι δραχμῶν κατά διαμέρισμα.

στ. Γιά τόν καθαρισμό τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν (wing tanks) ἀπό ὑγρό φορ-

τίο (ἔρμα) τῶν πλοίων μπάλκ κάρριερς καταβάλλεται ἀμοιβή δραχμῶν (2.720) δύο χιλιάδων ἑπτακοσίων εἴκοσι κατά δεξαμενή.

ζ. Γιά τόν καθαρισμό ἀπό fuel oil τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν (wing tanks) τῶν πλοίων μπάλκ κάρριερς καταβάλλεται ἀμοιβή ὅμοια μέ τήν ἀμοιβή πού καταβάλλεται γιά τόν καθαρισμό τῶν δεξαμενῶν πλοίων.

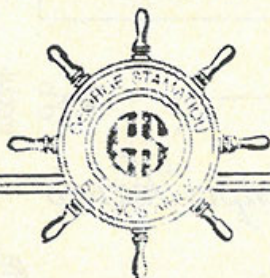
η. Γιά τόν καθορισμό, ξύσιμο καί ἐπαλειψη δύο φορές μέ τσιμέντο τῶν κυτῶν καταβάλλεται ἡ ἀμοιβή πού προβλέπεται γιά τίς ἴδιες ἐργασίες στό fore peak καί after peak.

θ. Γιά τό πέταγμα ἀπ' τό κατάστρωμα τῶν ὑπολειμμάτων ἀπό ἐπισκευές τοῦ πλοίου καταβάλλεται ἰδιαίτερη ἀμοιβή δραχμῶν (855) ὀκτακοσίων πενήντα πέντε κατά τόννον.

ι. Γιά τήν μεταφορά φορτίου πού φορτώθηκε στό κατάστρωμα ἔάν ἡ ἐργασία αὕτη γίνει πρὶν ἀπό τήν ἀναχώρηση τοῦ πλοίου, καθώς καί στό ταξίδι ἔπειτα ἀπό διαταγή τοῦ πλοίαρχου, σάν προληπτικό μέτρο ἐξασφάλισης τοῦ φορτίου λόγω κακῆς στοιβασίας του καί, πάντα, πρὶν ἀπό τήν μεσολάβηση γεγονότος ἀνώτερης βίας, καταβάλλεται ἰδιαίτερη ἀμοιβή, πού ὀρίζεται μέ συμφωνία μεταξὺ τοῦ Πλοίαρχου καί τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, στά ὁποῖα ἀναθέτεται αὕτη ἡ ἐργασία μέ ὅρους δίκαιους καί λογικούς γιά τό πλοῖο καί γιά τοὺς ναυτικούς.

ια. Γιά τόν χρωματισμό μέ ψεκαστικό μηχανήμα (spray) καί τόν καθαρισμό ἀπὸ τήν σκουριά μέ ἄμμο (ἀμμοβολή) ἄλλὰ ὄχι μέ ἠλεκτρικό ἢ μέ ἀέρα σφυροκοπανιστή (ματσακόνι) καταβάλλεται ἀπλή ὑπερωρία ἐφ' ὅσον οἱ ἐργασίες γίνονται μέσα στίς ἐργασίμες ὥρες, ἐνῶ οἱ ἄντρες πού τίς ἐκτελοῦν ἐναλλάσσονται κάθε δίωρο. Σ' αὐτοὺς πού ἐκτελοῦν αὐτές τίς ἐργασίες δίνεται φόρμα ἐργασίας, γάντια καί προστατευτικά γυαλιά.

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR



GEORGE STAMATIOU

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:
PERU 1182/88
BUENOS AIRES

361-6490
PHONE: 362-0044
362-0088
NIGHT: 802-1483

ιβ. Σί: περίπτωση δεξαμενισμού του πλοίου καί έφ' όσον ή τοποθέτηση στη-ριγμάτων (πουντελιών) γίνεται από τό πλήρωμα, καταβάλλεται σάν άμοιβή ά-πλή ή υπερωρία.

ιγ. Για τόν καθαρισμό τών σεντινών από υπολείμματα φορτίου καταβάλλε-ται ιδιαίτερη άμοιβή δραχμών (1.730) χι-λίων έπτακοσίων τριάντα κατά τόννο.

ιδ. Για τόν καθαρισμό, ξύσιμο καί έ-πάλειψη δύο φορές μέ τσιμέντο του fo-ge peak καί του after peak καταβάλλεται άμοιβή ιδιαίτερη κατά tank

α. δραχμών (19.785) δέκα χιλιάδων έ-πτακοσίων όγδόντα πέντε για πλοία μέ-χρι 13.000 τόννους d.w.

β. δραχμών (23.515) είκοσι τριών χι-λιάδων πεντακοσίων δέκα πέντε για πλοία από 13.000 μέχρι 20.000 τόννους d.w.

γ. δραχμών (29.700) είκοσι έννέα χι-λιάδων έπτακοσίων για πλοία από 20.000 μέχρι 35.000 τόννους d.w. καί

δ. δραχμών (37.120) τριάντα έπτά χι-λιάδων έκατόν είκοσι για πλοία πάνω ά-πό 35.000 τόννους d.w.

ιε. Για τόν καθαρισμό τών δεξαμε-νών του πόσιμου νερού καταβάλλεται άμοιβή δραχμών (121) έκατόν είκοσι μιās κατά τόννο χωρητικότητάς τους.

2α. Για τόν γενικό καθαρισμό τών κύ-ριων λεβήτων για έτήσια έπιθεώρηση (survey) καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή δραχμών (15.080) δέκα πέντε χιλιάδων όγδόντα κατά λέβητα. Για τό μετρικό καθαρισμό τους καταβάλλεται άνάλογη άμοιβή. Για τήν καθαρισμό τών βοηθητι-κών λεβήτων (donkey boilers auxiliary boilers) καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή δραχμών (5.175) πέντε χιλιάδων έκατόν έβδομήντα πέντε κατά λέβητα.

β. Για τήν αντικατάσταση αϋλών πλοίου τύπου Liberty καταβάλλεται ά-μοιβή δραχμών (1.365) χιλίων τριακο-σίων έξήντα πέντε.

Για τήν έκτόνωση αϋλών πλοίων τύ-που Liberty καταβάλλεται άμοιβή δρα-χμών (435) τριακοσίων τριάντα πέντε.

Για τήν πωμάτωση αϋλών κυλινδρι-κών λεβήτων καταβάλλεται άμοιβή δραχμών (1.365) χιλίων τριακοσίων έ-ξήντα πέντε για κάθε αϋλό.

Για τήν έκτόνωση αϋλών κυλινδρι-

κών λεβήτων καταβάλλεται άμοιβή δραχμών (1.365) χιλίων τριακοσίων έ-ξήντα πέντε.

Για τήν πωμάτωση αϋλών πλοίων τύ-που Liberty καταβάλλεται άμοιβή δρα-χμών (650) έξακοσίων πενήντα για κάθε αϋλό.

Για τήν πωμάτωση αϋλών ύδραυλ-τών λεβήτων καταβάλλεται άμοιβή δραχμών (845) όκτακοσίων σαράντα πέντε για κάθε αϋλό.

γ. Για τόν καθαρισμό τών διπυθμένων του μηχανοστάσιου (Tank) δηλαδή πλύ-σιμο σκούπισμα καί έπάλειψη δύο φο-ρές μέ τσιμέντο καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή δραχμών (16.095) δέκα έξι χιλιά-δων ένεννήντα πέντε για κάθε Tank.

Τό ίδιο ισχύει για τά διπύθμενα (dry tank) κάτω από τούς λέβητες.

δ. Για τόν καθαρισμό καί χρωματισμό τών σεντινών του μηχανολεβητοστα-σίου σήραγγας καί λάκκου καταβάλλε-ται άμοιβή δραχμών (22.520) είκοσι δύο χιλιάδων πεντακοσίων είκοσι.

ε. Για τό χτίσιμο τών τούβλων τών έ-στιών καί φλογοθάλαμων καταβάλλεται διπλή υπερωρία.

στ. Για τόν καθαρισμό τών αϋλών τών λεβήτων, τών αϋλοφόρων πλακών, κλι-βάνων κλπ. καί τήν άπόρριψη τής στά-χτης από τό κατάστρωμα, καταβάλλε-ται διπλή υπερωρία.

ζ. Για τήν άπόρριψη τής στάχτης καί τών σκουπιδιών του μηχανολεβητοστα-σίου, που συγκεντρώνονται κατά τήν παραμονή του πλοίου στο λιμάνι, κατα-βάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή δραχμών (1.490) χιλίων τετρακοσίων ένεννήντα κατά τόννο.

η. Για τόν γενικό καθαρισμό του θερ-μοδοχείου (hot well) καταβάλλεται ά-μοιβή δραχμών (495) τετρακοσίων έννε-νήντα πέντε κατά τόννο χωρητικότητας του hot well καί έπί πλέον διπλή υπερω-ρία.

θ. Για τόν καθαρισμό τών διαχωρι-στήρων Delaval καταβάλλεται άπλή ή-περωρία στα μέλη του κατώτερου πλη-ρώματος μηχανολεβητοστασίου, εάν ή εργασία αυτή έκτελεσθεί μέσα στις ώ-ρες βάδidas.

ι. Στα μέλη του προσωπικού του μη-χανοστάσιου μηχανών έσωτερικής καύ-

σης που άσχολούνται μέ τις παρακάτω έργασίες καταβάλλονται οι άντίστοιχες ειδικές άμοιβές, οι όποιες κατανέμονται από τόν Α' μηχανικό σ' αυτούς που έ-κτελούν τις έργασίες αυτές άνάλογα μέ τόν βαθμό καί τήν εργασία που προσφέ-ρεται από τόν καθένα.

αα. Για τήν εξαγωγή τών έμβόλων τών κυλινδρων τών μηχανών τόν καθα-ρισμό καί τήν τεχνική εργασία σ' αυτά:

Διάμετρος Κυλίνδρου	Άμοιβή κα-τά κύλιν-δρο δρχ.
Μέχρι 0,40 μ.....	4.420
Άπό 0,41 μ. - 0,50 μ.....	5.515
Άπό 0,51 μ. - 0,65 μ.....	6.650
Άπό 0,66 μ. - 0,80 μ.....	8.105
Άπό 0,81 μ. - 0,90 μ.....	10.325
Άπό 0,91 μ. - καί πάνω..	13.275

"Όταν πρόκειται για μηχανές έσωτε-ρικής καύσης μέ διπλά έμβολα, άνεξάρ-τητα από τόν τύπο, τά παραπάνω ποσά αύξάνονται κατά 10% για κάθε κύλιν-δρο.

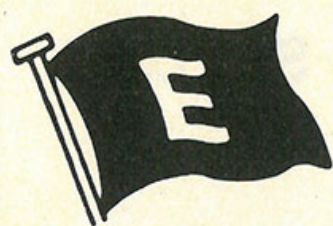
ββ. Για τήν εξαγωγή καί έπιθεώρηση χιτώνων του κυλίνδρου.

Διάμετρος κυλίνδρου	Άμοιβή κα-τά κύλιν-δρο δρχ.
Μέχρι 0,40 μ.....	7.380
Άπό 0,41 μ. - 0,50 μ.....	10.325
Άπό 0,51 μ. - 0,65 μ.....	12.535
Άπό 0,66 μ. - 0,80 μ.....	15.460
Άπό 0,81 μ. - 0,90 μ.....	19.180
Άπό 0,91 μ. - καί πάνω..	22.100

γγ. Για τήν αντικατάσταση τών χιτώ-νων του κυλίνδρου: (όπως παραπάνω στο έδάφιο ββ).

δδ. Για τήν εξάρμωση τών έδράνων βάσεων τών κύριων μηχανών έπιθεώρη-ση καί ρύθμισή τους δραχμές (2.570) δύο χιλιάδες πεντακόσιες έβδομήντα κατά έδρανο (ύποστήριγμα).

ια. "Όταν ό μηχανικός που είναι έπι-φορτισμένος μέ τήν παρακολούθηση τής λειτουργίας του βραστήρα, όταν αυτός δέν είναι αυτόματος, έμποδίζεται



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

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

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

TELEPHONE: 4137312 TELEXES: 21 3100 BUE NR, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
FASCIMILE: 4137 328

νά εκτελέσει αυτή την εργασία, αντί γι' αυτόν έχει δικαίωμα υπερωριακής αμοιβής εκείνος ο ναυτικός από τό κατώτερο προσωπικό της μηχανής, στον οποίο ανατίθεται η εργασία της παρακολούθησης της λειτουργίας του βραστήρα και για όσο χρόνο χρησιμοποιήθηκε στην εργασία αυτή.

ιβ. Για την παρακολούθηση του βοηθητικού ατμολέβητα σε πλοία που κινούνται με μηχανές έσωτερικής καύσης, όσο χρόνο ο λέβητας αυτός λειτουργεί αυτοτελώς και όχι με τὰ καυσαέρια των κύριων μηχανών καταβάλλεται στους άντρες του μηχανοστασίου που κάνουν την εργασία αυτή, αντί για τόν μισθό του θερμαστή που λείπει, υπερωρία για όσο χρόνο χρησιμοποιήθηκαν αυτοί στην εργασία αυτοί.

ιγ. Για τό δέσιμο των πλοίων που περνούν από τόν "Αγίο Λαυρέντιο του Καναδά καταβάλλεται στο κατώτερο πλήρωμα καταστρώματος ιδιαίτερη αμοιβή εκ δραχμών (1.365) χίλιες τριακόσιες εξήντα πέντε, κατά «Λόκ» και υπερωριακή αμοιβή.

ε. Ο Πλοίαρχος, έπειτα από κοινή συμφωνία με μέλος ή μέλη του κατώτερου πληρώματος, μπορεί να αναθέτει σ' αυτά επικουρικά μη υπεύθυνα καθήκοντα άλλης ειδικότητας, διαφορετικής από εκείνη με την οποία έναυτολογήθηκαν. Στην περίπτωση αυτή ο ναυτικός δικαιούται ιδιαίτερης μηνιαίας αμοιβής τό ύψος της οποίας όρίζεται με κοινή συμφωνία αυτού και του Πλοίαρχου.

4. Πέρα από όσες εργασίες περιοριστικά αναγράφονται σ' αυτό τό άρθρο καθώς και στα άρθρα 2 και 3 αυτής της Σύμβασης, οι όποιες θα συνεχίσουν να αμείβονται με ιδιαίτερη υπερωριακή πάγια αμοιβή, καμμία άλλη εργασία και από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος, αν εκτελείται, δεν μπορεί να αναγνωρισθεί ή και να συμφωνηθεί, ότι θα δίνει δικαίωμα καταβολής ιδιαίτερης, πάγιας ή υπερωριακής αμοιβής.

Όπως ούτως ή άλλως, εργασία κατά τις Κυριακές όταν τό πλοίο ταξιδεύει ή όταν βρίσκεται στο λιμάνι που γίνεται μέσα στο όκτάωρο αμείβεται μόνο με τό επίδομα 22%.

5. Έργασίες ηλεκτρολόγων που αμείβονται με ιδιαίτερη αμοιβή:

α. Για αποσύνδεση κινητήρα, αντικατάσταση με ανταλλακτικό ή με τόν ίδιο, επανατοποθέτηση μετά την επισκευή, ευθυγράμμιση και παρακολούθηση της λειτουργίας του, καταβάλλεται αμοιβή δραχμών (3.720) τριών χιλιάδων επτακοσίων είκοσι για κινητήρες συνεχούς ρεύματος από 7-20 ίππους και δραχμών (5.445) πέντε χιλιάδων τετρακοσίων σαράντα πέντε για κινητήρες από 20 ίππους και πάνω. Για κινητήρες εναλλασσόμενου ρεύματος καταβάλλεται αμοιβή δραχμών (3.720) τριών χιλιάδων επτακοσίων είκοσι για κινητήρες από 10-25 ίππους και δραχμών (5.445) πέντε χιλιάδων τετρακοσίων σαράντα πέντε για κινητήρες πάνω από 25 ίππους.

β. Για γενική ή μερική αποσύνδεση του κιβώτιου αντιστάσεων του βαρούλκου συνεχούς και εναλλασσόμενου ρεύματος, εξαγωγή και αποσύνδεση των σκεπασμάτων και της ψηκτρογέφυρας του, λείανση μέρους ή όλων των αντιστάσεων του, αντικατάσταση όσων έχουν ανάγκη, έλεγχο μονώσεων, καθαρισμό και γενικά για εκτέλεση κάθε επισκευής, καταβάλλεται αμοιβή δραχμών (4.455) τεσσάρων χιλιάδων τετρακοσίων πενήντα πέντε.

γ. Για γενική επιθεώρηση φρένου βαρούλκου συνεχούς και εναλλασσόμενου ρεύματος έφ' όσον γίνεται από τόν ηλεκτρολόγο, για όλική αποσύνδεσή του αντικατάσταση πηνίου ή φερμουίτ, καθαρισμό, ρύθμιση και εκτέλεση κάθε επισκευής που θα απαιτηθεί, καταβάλλεται αμοιβή δραχμών (1.860) χιλίων όκτακοσίων εξήντα.

δ. Για γενική επιθεώρηση χειριστήριου βαρούλκου συνεχούς και εναλλασσόμενου ρεύματος με όλική αποσύνδεσή του, καθαρισμό, έλεγχο, λείανση έπαφών και συλλέκτη και καθαρισμό κινητήρα, καταβάλλεται αμοιβή δραχμών (1.630) χιλίων εξακοσίων τριάντα.

ε. Για γενική επιθεώρηση και πλήρη καθαρισμό, πλύσιμο και βερνίκωμα έφ' όσον χρειάζεται, κύριας ηλεκτρογεννητριας συνεχούς και εναλλασσόμενου ρεύματος, για αποσύνδεση των σκεπα-

μάτων και της ψηκτρογέφυρας της, λείανση και ξεμικάρισμα συλλέκτη, αντικατάσταση βουρτσών και γενικά εκτέλεση κάθε επισκευής, καταβάλλεται αμοιβή δραχμών (5.950) πέντε χιλιάδων ένακοσίων πενήντα.

στ. Για αντικατάσταση περιτύλιξης ενός πηνίου κινητήρα, βερνίκωμα αυτού ή αντίστοιχου σε μέγεθος πηνίου μάζας, καταβάλλεται αμοιβή δραχμών (1.860) χιλίων όκτακοσίων εξήντα για κινητήρες δύναμης μέχρι δύο (2) ίππους και αμοιβή δραχμών (2.720) δύο χιλιάδων επτακοσίων είκοσι για κινητήρες πάνω από δύο (2) ίππους.

ζ. Για αντικατάσταση ή νέα τοποθέτηση ενισχυμένου καλώδιου με τό στηρίγματα και τίς συνδέσεις του, καταβάλλεται αμοιβή δραχμών (237) διακοσίων τριάντα επτά, τό τρέχον μέτρο.

η. Για τή συντήρηση του άνελκυστήρα και του συστήματος κλιματισμού καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα δραχμών (6.515) έξι χιλιάδων πεντακοσίων δέκα πέντε έφ' όσον στο πλοίο υπάρχουν και τά δύο. Εάν υπάρχει μόνο άνελκυστήρας καταβάλλεται επίδομα δραχμών (2.175) δύο χιλιάδων έκατό έβδομήντα πέντε και εάν υπάρχει μόνο σύστημα κλιματισμού, καταβάλλεται επίδομα δραχμών (4.340) τέσσαρων χιλιάδων τριακοσίων σαράντα τό μήνα.

9. Πέρα από τίς εργασίες που σαφώς αναφέρονται πιά πάνω οι όποιες αμείβονται υπερωριακά ή με τίς αμοιβές που καθορίζονται επί πλέον (έξτρα) οι υπόλοιπες ηλεκτρολογικές εργασίες περιλαμβάνονται στα κύρια καθήκοντα του ηλεκτρολόγου, με εξαίρεση την εργασία περιέλιξης των κινητήρων, για την οποία έφ' όσον εκτελεσθεί από αυτόν, θα αμείβεται με ιδιαίτερη συμφωνία.

Άρθρο 8

ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Έκτός από περίπτωση έκτακτης ανάγκης, που να αναφέρεται στο ήμερολόγιο του πλοίου, απαγορεύεται:

α. Η χρησιμοποίηση των Άξιωματικών καταστρώματος για την εκτέλεση χειρωνακτικών εργασιών.

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

SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J. N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J. N. & N. J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS

Phone: 413 6766 - 453 4327
A.O.H.: 6524166
Tlx: 21 1317 ATMA GR



ATHENIAN GROUP OF COMPANIES

β. Ἡ χρησιμοποίηση τῶν Ἀξιωματικών Α/Τ σέ ἐργασίες πού δέν ἀνήκουν στήν εἰδικότητά τους.

2. Ἀπαγορεύεται κατά τό ταξίδι ὁ χρωματισμός καί ὁ καθαρισμός τῆς σκουριάς τοῦ πλοίου μέ χρησιμοποίηση σκαλωσιῶν (ικριωμάτων) καθώς καί ὁ χρωματισμός τῶν καταρτιῶν καί τῆς καπνοδόχου.

3. Ἀπαγορεύεται κάθε ἐργασία πάνω στήν κατάρτια ἐφ' ὅσον βρίσκεται σέ λειτουργία τό ἀντίστοιχο βαροῦλκο.

4. Ἀπαγορεύεται ὁ ἐξωτερικός χρωματισμός καί ὁ καθαρισμός τῆς σκουριάς ἐφ' ὅσον τό πλοῖο βρίσκεται σέ δεξαμενή ἢ μέσα σέ ποτάμια ἢ μέσα σέ δίαυλους μέ ὀρμητικά (χειμαρρώδη) ρεύματα.

5. Ἀπαγορεύεται τό πλύσιμο καί ὁ χρωματισμός τοῦ χώρου πάνω ἀπό τόν λέβητα ἐφ' ὅσον αὐτός βρίσκεται σέ λειτουργία.

Ἄρθρο 9 ΗΜΕΡΕΣ ΑΡΓΙΑΣ

1. Οἱ δέκα ἐξί (16) θρησκευτικές ἑορτές πού ἀναφέρονται παρακάτω, θεωροῦνται ἡμέρες ἀργίας. Ἐργασίες, πού ἐκτελοῦνται κατά τίς ἀργίες αὐτές ἀμείβονται ὑπερῶρια.

2. Οἱ ἀργίες εἶναι: Ἡ Πρωτοχρονικά, β. Τά Θεοφάνεια, γ. Ἡ Καθαρή Δευτέρα, δ. Ἡ 25ῃ Μαρτίου, ε. Ἡ Μεγάλη Παρασκευή, στ. Ἡ Δευτέρα τοῦ Πάσχα, ζ. τοῦ Ἀγίου Γεωργίου, η. Ἡ 1 Μαΐου, θ. τῆς Ἀνάληψης ι. Ἡ 15ῃ Αὐγούστου ια., Ἡ 14ῃ Σεπτεμβρίου, ιβ. Ἡ 28ῃ Ὀκτωβρίου, ιγ. τοῦ Ἀγίου Νικολάου, ιδ. τῶν Χριστουγέννων, ιε. Ἡ δεύτερη μέρα τῶν Χριστουγέννων, ιστ. οἱ ἀναγνωρισμένες σάν ἡμέρες ἀργίας τοπικές ἑορτές στήν Ἑλληνική λιμάνια, ἐφ' ὅσον τό πλοῖον βρίσκεται σέ κάποιο ἀπ' αὐτά.

Ἄρθρο 10 ΒΙΒΛΙΟ ΥΠΕΡΩΡΙΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΝ ΑΜΟΙΒΩΝ

1. Ὑπεύθυνοι πρὸς τόν Πλοίαρχο Ἀξιωματικοί γιά τήν τήρηση τοῦ Βιβλίου Ὑπερῶριων καί Ἰδιαίτερων Ἀμοιβῶν εἶναι ὁ Ὑποπλοίαρχος γιά τό προσωπικό καταστρώματος καί Γενικῶν Ὑπηρεσιῶν, ὁ Α' Μηχανικός γιά τό προσωπικό μηχανοστάσιου καί λεβητοστάσιου καί ὁ Ἀξιωματικός Ἀστυνόμος γιά κάθε ἐργασία σχετική μέ τήν εἰδικότητά του.

2. Πρὶν ἀπό κάθε ἐκτέλεση ἐκτακτῆς ἐργασίας, πού παρέχει τό δικαίωμα πληρωμῆς ὑπερῶριας ἢ ἰδιαίτερης ἀμοιβῆς, οἱ ὑπεύθυνοι ἀξιωματικοί πού ἀναφέρονται πρὸς πάνω ὀφείλουν νά ἀναφέρουν αὐτό στόν Πλοίαρχο καί νά πάρουν τήν ἐγκρισή του. Ἐάν ὅμως ἀπουσιάζει ὁ Πλοίαρχος, μποροῦν αὐτοί, ὅταν ὑπάρχει ἐπείγουσα ἀνάγκη, νά διατάξουν τήν ἐκτέλεση τέτοιας ἐργασίας, μέ τήν ὑποχρέωση νά ἀναφέρουν ἐπειτα γι' αὐτό στόν Πλοίαρχο.

3. Οἱ ὑπεύθυνοι ἀξιωματικοί ἔχουν ὑ-

ποχρέωση νά καταγράφουν κάθε μέρα στό βιβλίο ὑπερῶριων καί ἰδιαίτερων ἀμοιβῶν αὐτές πού ὀφείλονται στά μέλη τοῦ πληρώματος, καλώντας τούς δικαιοῦχους νά δηλώσουν μέ τήν ὑπογραφή τους τή συμφωνία τους μέ τίς σχετικές ἐγγραφές. Κατ' ἐξαίρεση ὅταν πρόκειται γιά τόν Ὑποπλοίαρχο καί τόν Β' Μηχανικό, ἡ ἀπασχόληση τους πέραν ἀπό τίς κανονικές ὥρες ἐργασίας καί σέ ἐργασίες πού ἀμείβονται μέ ἰδιαίτερη (κατ' ἀποκοπή ἢ ὑπερῶρια ἀμοιβή) καθορίζεται γιά τόν καθένα καί ἀνάλογα μέ τήν περίπτωση προσωπικά ἀπό τόν Πλοίαρχο, ὁ ὁποῖος τήν ἴδια μέρα, κάνει μέ τό ἴδιο του τό χέρι ἐγγραφή στό βιβλίο ὑπερῶριων καί ἐκτακτῶν ἀμοιβῶν γι' αὐτή τήν ἀπασχόληση, καί ἡ σχετική ἐγγραφή ὑπογράφεται καί ἀπό τόν Ὑποπλοίαρχο καί τόν Β' Μηχανικό.

Ἄρθρο 11ον ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ - ΠΛΗΡΩΜΗ ΜΙΣΘΟΥ - ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΗ ΠΑΤΡΙΔΑ

1. Μόλις ναυτολογηθοῦν οἱ ναυτικοί ἔχουν δικαίωμα προκαταβολῆς μέχρι ἕνα μισθό ἐκτός ἀν' τό πλοῖο βρίσκεται σέ χώρα πού ἀπαγορεύονται οἱ προκαταβολές ἀπό τή νομοθεσία τῆς.

2. Κατά τή διάρκεια τῆς ὑπηρεσίας τους στό πλοῖο οἱ ναυτικοί ἔχουν δικαίωμα προκαταβολῶν μέχρι τό 90% τῶν ἀποδοχῶν πού δικαιούνται νά λάβουν, ἀφοῦ ἀφαιρεθοῦν οἱ προκαταβολές πού τοῦς δόθηκαν προηγουμένως. Ἡ ἐκκαθάριση καί ἐξόφληση τοῦ μισθοῦ καθώς καί τῶν πρόσθετων ἰδιαίτερων ἀμοιβῶν γίνεται κάθε δίμηνο.

3. Οἱ προκαταβολές καί ἡ ἐξόφληση τῶν μισθῶν γίνονται στό νόμισμα τοῦ τόπου ὅπου διενεργοῦνται, μέ τήν ἐπίσημη τιμή τοῦ συναλλάγματος.

4. Κάθε φορά πού ὁ ναυτικός ἐπιθυμεῖ νά πάρει προκαταβολή σέ ξένο λιμάνι, νά ἀναλάβει ἢ νά καταθέσει χρήματα στό ἐξωτερικό, τά ποσά πού θά ζητεῖ σέ ξένο συνάλλαγμα θά ἐκφράζονται σέ δραχμές, ἐνῶ τό ξένο συνάλλαγμα πού πρέπει νά τοῦ καταβληθεῖ μετατρέπεται σέ σχέση μέ τή δραχμή μέ βάση τήν ἐπίσημη μικρότερη τιμή μέ τήν ὁποία ἀγοράζει ἡ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος. Ἐπειδὴ δέν ὑπάρχει ἐπίσημη τιμή ἀγορᾶς γιά ὅλα τά νομίσματα ὁ Πλοίαρχος θά ὑπολογίζει τήν ἰσοτιμία τῶν ξένων νομισμάτων μέ βάση τήν ἰσοτιμία τους πρὸς τό δολλάριο σ' αὐτό τόν τόπο. Οἱ προκαταβολές στήν Ἑλλάδα γίνονται σέ δραχμές.

5. Ἐάν ὁ ναυτικός δέν ἐπιθυμεῖ τήν πληρωμή στό ἐξωτερικό στό νόμισμα τῆς ξένης χώρας στήν ὁποία βρίσκεται τό πλοῖο, ἔχει δικαίωμα νά ζητήσει ἀπό τόν Πλοίαρχο, ἐφ' ὅσον αὐτό εἶναι δυνατό, νά πληρωθεῖ μέ ἐπιταγή σέ διαταγή τοῦ ναυτικοῦ ἢ ὁποιοῦδήποτε ἄλλου προσώπου — μέ τήν ὑπόδειξή του — εἰς τήν Ἑλλάδα, εἴτε στο ἐξωτερικό, τηρουμένων ὡς πρὸς τήν πληρωμή στήν Ἑλλάδα τῶν νόμων: «περί προ-

στασίας τοῦ Ἐθνικοῦ Νομίσματος».

Ἡ μετατροπή θά γίνεται πάντοτε μέ βάση τήν ἐπίσημη τιμή ἀγορᾶς τῆς δραχμῆς σέ σχέση μέ τά ξένα νομίσματα ἀπὸ τή Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος, ὅπως ἀναφέρεται στήν προηγούμενη παράγραφο 4 αὐτοῦ τοῦ ἀρθροῦ.

6. Ὁ Πλοίαρχος μπορεῖ νά παραδώσει στόν ναυτικό, ἀντί γιά μετρητά, ἀντίστοιχη ἐπιταγή, ἐάν βεβαιώνεται ἀπό τήν Λιμενική ἢ Προξενική Ἀρχή ὅτι, ἐξ αἰτίας συναλλαγματικῶν δυσκολιῶν, εἶναι ἀδύνατο νά ἔχει στή διάθεσή του μετρητά.

7. Δέν ἀποκλείεται ἡ καταβολή τῶν ἀποδοχῶν τοῦ ναυτικοῦ στό ἐξωτερικό μέ ὁποιοδήποτε ἄλλο τρόπο γιά τόν ὁποῖο θά συμφωνοῦσαν οἱ ἐνδιαφερόμενοι.

8. Σέ περίπτωση πού ὁ ναυτικός, πού προσλήφθηκε, εἶναι ὑποχρεωμένος νά ταξιδεύει γιά νά συναντήσει τό πλοῖο, στό ὁποῖο πρόκειται νά ναυτολογηθεῖ ὁ μισθός του συμπεριλαμβανομένης καί τῆς τροφῆς, ἀρχίζει ἀπὸ τήν ἡμέρα τῆς ἀναχώρησής του γιά ναυτολόγησιν. Στόν ναυτικό πού ἀναχωρεῖ γιά ναυτολόγησιν ἢ γιά ἐπιστροφή στήν πατρίδα δίνονται ἀπὸ τόν Πλοίαρχο ἢ τό Γραφεῖο ὅλα γενικά τά ἐκτακτά ἐξόδα του μέ τόν ὅρο νά προσκομίσει τίς σχετικές ἀποδείξεις.

9. Οἱ ναυτικοί ἔχουν δικαίωμα εἰσιτηρίων μεταφορᾶς ὡς ἑξῆς:

Σιδηροδρομικῶς: Οἱ Ἀξιωματικοί Ε.Ν. στήν Α' θέση καί οἱ ὑπόλοιποι ναυτικοί στή Β' θέση.

Ἀεροπορικῶς: Ὅλοι γενικά οἱ ναυτικοί, ἀνεξάρτητα ἀπὸ βαθμό καί εἰδικότητα, στή τουριστική θέση.

Ἀεροπορικῶς: Α'. Ἄν πρόκειται γιά ὑπερκεῖντα πλοῖα ἢ ἄλλα ἐπιβατηγά πού διαθέτουν δύο θέσεις, α' καί τουριστική, οἱ μὲν Ἀξιωματικοί ἀνεξάρτητα ἀπὸ βαθμό καί εἰδικότητα θά ταξιδεύουν στήν Α' Οἰκονομική θέση, οἱ δὲ ὑπόλοιποι ναυτικοί στήν τουριστική θέση.

Β'. Ἄν πρόκειται γιά πλοῖα πού διαθέτουν καμπίνες Β' θέσης, οἱ Α' Πλοίαρχοι καί οἱ Α' Μηχανικοὶ θά ταξιδεύουν στή Α' θέση οἱ ὑπόλοιποι Ἀξιωματικοὶ στή Β' θέση καί οἱ ὑπόλοιποι ναυτικοὶ στήν τουριστική θέση.

10. Ὁ ναυτικός πού πηγαίνει νά συναντήσει τό πλοῖο γιά ἀναλάβει ἐργασία, ἐάν πάθει ἀτύχημα, ἔχει τήν ἴδια προστασία πού ἔχει καί αὐτός πού βρίσκεται στήν ὑπηρεσία τοῦ πλοίου.

11. Οἱ ναυτικοὶ πού ἀπολύονται ἀπὸ τό πλοῖο καί ἔχουν δικαίωμα ἐπιστροφῆς στήν πατρίδα δικαιούνται τόν μισθό καί τό ἀντίτιμο τροφῆς μέχρι τήν ἡμέρα τῆς ἀναχώρησής τους ἀπὸ τό λιμάνι ὅπου ἀπολύθηκαν.

12. Ἐφ' ὅσον τό πλοῖο παραμένει στή ράδα πάνω ἀπὸ τέσσερις (4) συνεχεῖς μῆνες, ὁ ναυτικός ἔχει δικαίωμα νά ζητήσει τήν παλιννόστησή του μέ ἐξόδα τοῦ πλοίου. Διευκρινίζεται ὅτι «ΡΑΔΑ» σημαίνει ἀγκυροβόλιο ἐξω ἀπὸ τήν πε-

ριοχή λιμανιού.

"Άρθρο 12ον
ΚΛΙΝΟΣΚΕΥΗ, ΕΠΙΤΡΑΠΕΖΙΑ ΣΚΕΥΗ
Κ.Λ.Π.

1. Στούς 'Αξιωματικούς καί στο κατώτερο πλήρωμα δίνονται τὰ ἀπαραίτητα εἶδη κλινοσκευῆς ἐπιτραπέζια σκεύη κ.λ.π.

Τὰ σεντόνια καί τὰ καλύμματα τῶν μαξιλαριῶν θά ἀλλάζονται μιά φορά τῇ βδομάδα μέ ἀντίστοιχα καθαρά.

2. Σέ κάθε μέλος τοῦ κατώτερου καταστρώματος δίνεται ἕνας ἀδιάβροχος ἐπενδύτης (νιτσεράδα) καί ἕνα ζευγάρι ἀδιάβροχα παπούτσια.

Τὰ πλοῖα πρέπει νά εἶναι πάντοτε ἐφοδιασμένα μέ τὰ ἀπαραίτητα εἶδη σέ ἀριθμό ἀνωτέρο ἀπό τόν ἀναγκαῖο, γιά νά ἀποφεύγονται περιπτώσεις ἀδυναμίας προμήθειάς τους σέ διάφορα λιμάνια.

Τήν περίπτωση ἀδυναμίας ἐξεύρεσης τῶν εἰδῶν τῆς παραγρ. 1 διαπιστώνει σύμφωνα μέ τόν τρόπο πού πρέπει ἡ Λιμενική 'Αρχή στή χώρα μας, ἐνῶ στό ἐξωτερικό ὁ Προξενικός Λιμενάρχης, καί ἂν δέν ὑπάρχει, ἡ Προξενική 'Αρχή.

4. "Όλα γενικά τὰ παραπάνω εἶδη παραδίδονται στοῦ πλήρωμα καθαρά καί σέ κατάσταση πού ἐπιτρέπει τή χρήση τους. "Όσοι φεύγουν ἀπό τό πλοῖο ἔχουν ὑποχρέωση νά ἐπιστρέφουν ὅλα ἀνεξαιρέτως τὰ εἶδη σέ καλή κατάσταση θεωρεῖται δέ δικαιολογημένη ἡ λογική φθορά τους λόγω χρήσης. Σέ περίπτωση ἀπώλειας ἡ καταστροφῆς αὐτῶν τῶν εἰδῶν ἀπό ἀμέλεια ἡ εὐθύνη τοῦ κατόχου, αὐτός ἔχει ὑποχρέωση νά καταβάλει τό ἀντίτιμο γιά τήν ἀντικατάσταση τοῦ εἶδους πού χάθηκε ἡ καταστράφηκε.

5. Κατ' ἐξαίρεση στόν ναύκληρο, δίνεται μηνιαῖο ἐπίδομα δραχμῶν τεσσάρων χιλιάδων ἑξακοσίων ἐξήντα (4.660) λόγω τῆς ἰδιαίτερης φθοράς τοῦ ἱματισμοῦ του.

"Άρθρο 13
ΑΣΘΕΝΕΙΣ ΠΟΥ ΝΟΣΗΛΕΥΟΝΤΑΙ ΕΞΩ
ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

1. Καθορίζεται εἰδικός μισθός σέ δραχμές τῶν ναυτικῶν πού ἀσθενοῦν καί νοσηλεύονται ἔξω ἀπό τό πλοῖο ὡς ἑξῆς: →

2. Σέ περίπτωση ἀτυχήματος ὁ μισθός ἀσθενείας καθορίζεται στοῦ 100% τοῦ μισθοῦ τῆς Συλλογικῆς Σύμβασης.

3. Στούς ἀσθενεῖς ἀπό ἀφροδίσια νοσήματα δέν καταβάλλεται μισθός, ἀλλά μόνο τό ἀντίτιμο τροφῆς.

4. Τό ἀντίτιμο τροφῆς ἔξω ἀπό τό πλοῖο καθορίζεται γιά τούς 'Αξιωματικούς καί τό κατώτερο προσωπικό σέ ἑξακόσιες ἐβδομήντα πέντε (675) δραχμές τήν ἡμέρα, στίς περιπτώσεις πού τό δικαιούνται.

ΒΑΘΜΟΣ - ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ

Α' ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

- α. Ὑποπλοίαρχος
β. Ἀνθυποπλοίαρχος

Β. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

- α. Μηχανικός Α'
β. Μηχανικός Β'
γ. Μηχανικός Γ'

Γ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

- α. Ἀξιωματικός Α/Τ Α'
β. Ἀξιωματικός Α/Τ Β'

Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ

- Ε. Κάτοχος πιστοπ. ἰκανότητας γιά ἐκτέλεση βάρδιας γέφυρας

ΣΤ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

- α. Ναύκληρος
β. Ξυλουργός
γ. Ναύτης*
δ. Ναύτης
ε. Δόκ. Πλοίαρχος (ἀποφ. ΑΔΣΕΝ)
στ. Δόκ. Πλοίαρχος
ζ. Ναυτόπαις
η. Κάτοχος πιστ. ἰκανότητας γιά ἐκτέλεση βάρδιας Μηχανοστασίου

Ζ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

- α. Μηχανοδηγός Α'
β. Μηχανοδηγός Β'
γ. Ἀρχιθερμαστής
δ. Ἀντλιορός
ε. Λιπαντής*
στ. Λιπαντής
ζ. Δοκ. Μηχανικός (ἀπόφ. ΑΔΣΕΝ)
η. Δοκ. Μηχανικός
θ. Ἀνθρακεύς
ι. Θερμαστής*
α. Θερμαστής

- β. Καθαριστής (κάτοχος ἀδείας θερμαστή)
γ. Καθαριστής*
δ. Καθαριστής

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

- α. Δοκ. Ἀξιωματικός Α/Τ (ἀπόφ. ΑΔΣΕΝ)
β. Δοκ. Ἀξιωματικός Α/Τ

Θ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

- α. Μάγειρος
β. Θαλαμηπόλος
γ. Βοηθός Μάγειρου (κάτοχος ἀδείας)
δ. Βοηθός Θαλαμηπόλου (κάτοχος ἀδείας)
ε. Βοηθός Θαλαμηπόλου (χωρίς ἀδεία)

Κατά τή διάρ-
κεια τῆς νοση-
λείας του σέ
νοσοκομεῖο

(85%)

Κατά τή διάρ-
κεια τῆς νοση-
λείας του ἔξω
ἀπό νοσοκο-
μεῖο (συμπερι-
λαμβανόμενου
καί τοῦ ἀντιτί-
μου τροφῆς)
(95%)

78.385

68.174

148.079

78.383

68.174

78.383

68.174

72.922

68.174

58.200

58.200

54.506

39.746

46.839

39.745

39.745

39.745

68.174

67.129

59.538

58.756

58.756

58.200

47.086

46.839

39.746

39.746

56.160

39.746

56.160

39.746

39.746

46.839

39.746

60.733

58.200

49.219

49.219

39.746

87.605

76.195

165.500

87.604

76.195

87.604

76.195

81.501

76.195

65.045

65.045

60.919

44.422

52.350

44.422

44.422

44.422

76.195

75.026

66.543

65.669

65.669

65.047

52.625

52.350

44.422

44.422

62.767

44.422

62.767

44.422

44.422

52.350

44.422

67.878

65.047

55.010

55.010

44.422

5. Οι 'Αξιωματικοί έχουν δικαίωμα Α' θέσης σε νοσοκομεία ή κλινική και τα κατώτερα πληρώματα Βα' θέσης.

6. Στα μέλη του πληρώματος πλοίου που παραμένουν έξω από αυτό σε λιμάνια των 'Ηνωμένων Πολιτειών της 'Αμερικής και του Καναδά, το επίδομα τροφής ορίζεται σε δέκα έννέα (19) δολάρια την ημέρα.

7. Όταν πρόκειται για ασθενείς που νοσηλεύονται έξω από νοσοκομείο σε λιμάνια των 'Ηνωμένων Πολιτειών της 'Αμερικής και του Καναδά, το επίδομα τροφής που προβλέπεται από τη προηγούμενη παράγραφο προσθέεται στον ειδικό μισθό της πρώτης στήλης της παραγρ. 1 αυτού του άρθρου κάτω από την επικεφαλίδα «κατά τη διάρκεια της νοσηλείας του σε νοσοκομείο».

"Άρθρο 14 ΑΔΕΙΕΣ

1. Ο ναυτικός δικαιούται άδεια πού υπολογίζεται σε (8) όκτω ημέρες για κάθε μήνα υπηρεσίας του, για δέ τις επιπλέον ημέρες, με αντίστοιχο κλάσμα του μήνα. Στον υπολογισμό της άδειας περιλαμβάνεται και το επίδομα 22% των Κυριακών καθώς και το δέκα τοις εκατό (10%) επίδομα δεξαμενόπλοιων για τους ναυτικούς που υπηρετούν σ' αυτά. Το ημερομίσθιο καθορίζεται από 1.1.1988 ίσο με το 1/24 του βασικού μισθού, από 1.3.1988 ίσο με το 1/23 και από 1.11.1988 ίσο με το 1/22 του βασικού μισθού προσαυξημένου με τα παραπάνω και ισχύει αντίστοιχα από 1/1/1988, 1/3/1988 και 1/11/1988.

2. Κατά τις ημέρες της άδειας του ο ναυτικός δικαιούται το μισθό πού αναλογεί σ' αυτές, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 της Συλλογικής Σύμβασης, προσαυξημένο με τα επιδόματα πού αναφέρονται στην παράγρ. 1 αυτού του άρθρου, καθώς επίσης και το αντίτιμο τροφής, όπως αυτό ορίζεται στην παράγρ. 4 του προηγούμενου άρθρου.

3. Η άδεια παρέχεται από τον Πλοίαρχο, έφ' όσον κατά την κρίση του οί ανάγκες του πλοίου επιτρέπουν τη

χορήγησή της. Σε αντίθετη περίπτωση, με έκλογή του ναυτικού, είτε αναβάλλεται ή χορήγησή της για τόν κατάλληλο χρόνο είτε θεωρείται ότι δόθηκε, αφού σ' αυτή την περίπτωση καταβάλλεται στον ναυτικό ο μισθός πού του αναλογεί χωρίς το αντίτιμο τροφής, γιατί αυτός παραμένει και διατρέφεται στο πλοίο. Πάντως πρέπει να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια να αποφεύγεται η μη χορήγηση άδειας με αντάλλαγμα χρηματική πληρωμή.

4. Σε περίπτωση παραμονής του ναυτικού στο πλοίο και μη χορήγησης της άδειας ή μη καταβολής σ' αυτόν του μισθού πού του αναλογεί (και ανεξάρτητα από τόν λόγο για τόν οποίο δεν δόθηκε στον ναυτικό η άδεια ή δεν καταβλήθηκε σ' αυτόν ο μισθός πού της αναλογεί) κατά την παροχή της άδειας, όταν αυτός απολύεται, του καταβάλλεται και το αντίτιμο τροφής της παραγράφου 4 του προηγούμενου άρθρου πού αναλογεί στις μέρες της άδειάς του.

"Άρθρο 15 ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Οί πλοιοκτήτες, τούς οποίους αφορά αυτή η Συλλογική Σύμβαση, καταβάλλουν ποσοστό 2%, πού δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο, σύμφωνα με το άρθρο 25 του νόμου 1085/1980, το οποίο εισπράττεται από το NAT με σκοπό τη χορήγηση οίκογενειακών επιδομάτων στους 'Ελληνες ναυτικούς.

Αυτό το ποσοστό μαζί με το ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) συμμετοχής του ναυτικού υπολογίζεται πάνω στις αποδοχές των ναυτικών, πού υπόκεινται σε εισφορά υπέρ του NAT.

"Άρθρο 16 ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Οί πλοιοκτήτες, τούς οποίους αφορά αυτή η Συλλογική Σύμβαση, καταβάλλουν ποσοστό δύο τοις εκατό (2%), πού δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο, σύμφωνα με το άρθρο 28 του νόμου 1220/1981, το οποίο εισπράττεται από

το NAT με σκοπό τη χορήγηση στους 'Ελληνες ναυτικούς επικουρικής ασφάλισης.

Αυτό το ποσοστό μαζί με το ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) συμμετοχής του ναυτικού υπολογίζεται πάνω στις αποδοχές των ναυτικών, πού υπόκεινται σε εισφορά υπέρ του NAT.

"Άρθρο 17 ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΟΥΜΕΝΟΥ

Τά έξοδα υγειονομικής εξέτασης των ναυτικών για την απόκτηση του πιστοποιητικού, όπως προβλέπεται από το Σύμφωνο των 8 χωρών της Βόρειας Θάλασσας, συμφωνείται να καταβάλλονται από τόν πλοιοκτήτη στον ναυτικό, έφ' όσον πραγματοποιείται η ναυτολόγηση στο πλοίο του πλοιοκτήτη από τόν οποίο ζητείται η σχετική δαπάνη. Εάν δεν πραγματοποιηθεί η σχετική ναυτολόγηση, τά παραπάνω έξοδα θα βαρύνουν τόν ναυτικό.

"Άρθρο 18 ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ

Τά πληρώματα των πλοίων, τά οποία αφορά αυτή η Συλλογική Σύμβαση, κατανέμονται από τά τακτικά μέλη των Ναυτικών 'Οργανώσεων πού συνάπτουν αυτή τη συμφωνία και πού ανήκουν στη δύναμη της Πανελληνίας Ναυτικής 'Ομοσπονδίας κατά απόλυτη επιλογή από τόν πλοιοκτήτη, έφ' όσον προσφέρονται με τούς όρους αυτής εδώ της Συλλογικής Σύμβασης.

"Άρθρο 19 ΕΠΙΛΥΣΗ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1. Κάθε συλλογική διαφορά πού προκύπτει ανάμεσα στις 'Οργανώσεις πού συνάπτουν αυτή την συμφωνία, σχετικά με την εφαρμογή και έρμηνεία των όρων αυτής εδώ της Συλλογικής Σύμβασης, επιλύεται με διαιτησία, όπως ορίζεται στο Συμφωνητικό της 7ης Δεκεμβρίου 1956 για τη σύνθεση και λειτουργία των Διαιτητικών 'Επιτροπών.

2. Δίκες πού εισάγονται στα πολιτικά δικαστήρια από μέλη των συμβαλλόμενων οργανώσεων, για κρίση σε ζητήματα για τά οποία εκκρεμεί διαιτησία σύμφωνα με την παρ. 1 αυτού του άρθρου, αναβάλλονται μέχρι την έκδοση της απόφασης διαιτησίας.

"Άρθρο 20 ΕΠΙΛΥΣΗ ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1. 'Ατομικές συμβάσεις ναυτολόγησης, στις οποίες εφαρμόζεται αυτή εδώ η συλλογική σύμβαση, θα ρυθμίζονται αποκλειστικά, σχετικά με κάθε απαίτηση από την εργασία ή δικαίωμα του ναυτικού, συμπεριλαμβανομένων και των απαιτήσεων λόγω ασθενείας ή ατυχήμα-

International TAGAROPULOS, S.A.

**(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL**

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio Colon — Telex: 8572 Tagrox PG
P.O. Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

τος, από αυτή την Συλλογική Σύμβαση και τους Έλληνικούς νόμους, με την εφαρμογή σ' αυτή την περίπτωση τόσο του άρθρου 238 του Κ.Δ.Ν.Δ., όσο και του άρθρου 83 του Κ.Ι.Ν.Δ., όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 2 του ν. 451/76, και θα κρίνονται από τις αρμόδιες Έλληνικές Αρχές και τα Έλληνικά Δικαστήρια.

2. Κάθε μέλος που ανήκει στις συμβαλλόμενες ναυτεργατικές οργανώσεις έχει υποχρέωση όπως για κάθε ζήτημα που θα προέκυπτε κατά την εφαρμογή αυτής της Συλλογικής Σύμβασης σχετικά με τους όρους εργασίας που προβλέπονται σ' αυτή και στον νόμο, να προσφεύγει στην επαγγελματική του Οργάνωση ή στους τοπικούς αντιπροσώπους της Π.Ν.Ο. και να επιδιώκει με τη βοήθειά τους την επίλυση του ζητήματος από τις Έλληνικές Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές.

3. Συμφωνείται από τα δύο μέρη, ότι η παράβαση των διατάξεων αυτού του άρθρου από τον ναυτικό αποτελεί παράβαση καθήκοντος.

Άρθρο 21 ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΥΠΕΡ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Οι εισφορές του πλοιοκτήτη που προβλέπονται από το Ν.Δ. 92/73 «περί ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ», όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 22 του νόμου 1085/80 «περί ελαχίστης εισφοράς Ν.Α.Τ. προστασίας κ.λ.π.», είναι οι εξής:

Άρθρον 22 ΙΣΧΥΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

1. Η ισχύς αυτής της Συλλογικής Σύμβασης αρχίζει από την 1^η Ιανουαρίου 1988 και λήγει την 31 Δεκεμβρίου 1988.

2. Για συμβάσεις ναυτικής εργασίας οι οποίες έχουν συμφωνηθεί πριν από την έναρξη της ισχύος αυτής της Σύμβασης, και θα λυθούν μετά την υπογραφή της, ο χρόνος υπηρεσίας του ναυτικού, που πέρασε από την ναυτολόγησή μέχρι την απόλυσή του, θα υπολογίζεται για την παροχή της άδειας, όπως ορίζεται στο άρθρο 14 αυτής της Σύμβασης.

3. Συμφωνείται να συσταθεί Επιτροπή για τη μελέτη, αποσαφήνιση και κατάρτιση νέου σχεδίου συλλογικής σύμβασης.

ΒΑΘΜΟΣ

ΔΡΑΧΜΕΣ

Α. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Υποπλοίαρχος.....	166
β. Ανθυποπλοίαρχος.....	144

Β. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανικός Α'.....	314
β. Μηχανικός Β'.....	166
γ. Μηχανικός Γ'.....	144

Γ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Αξιωματικός Α/Τ Α'.....	166
β. Αξιωματικός Α/Τ Β'.....	144

Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ..... 154

Ε. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας γέφυρας.....	144
--	-----

ΣΤ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Ναύκληρος.....	123
β. Ξυλουργός.....	123
γ. Ναύτης*.....	115
δ. Ναύτης.....	84
ε. Δόκ. Πλοίαρχος (απόφοιτος Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).....	99
στ. Δόκ. Πλοίαρχος.....	84
ζ. Ναυτόπαις.....	84
η. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας Μηχανοστάσιου.....	144

Ζ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανοδηγός Α'.....	142
β. Μηχανοδηγός Β'.....	126
γ. Αρχιθερμαστής.....	124
δ. Αντλιορός.....	124
ε. Λιπαντής*.....	123
στ. Λιπαντής.....	100
ζ. Δόκ. Μηχανικός (απόφ. Α.Δ.Σ.Ε.Ν.).....	99
η. Δόκ. Μηχανικός.....	84
θ. Άνθρακός.....	84
ι. Θερμαστής*.....	119
ια. Θερμαστής.....	84
ιβ. Καθαριστής (κάτοχος άδειας θερμαστή).....	119
ιγ. Καθαριστής*.....	84
Καθαριστής (χωρίς προσόντα).....	84

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Δόκ. Άσυρματιστής (απόφ. ΑΔΣΕΝ).....	99
Δόκ. Άσυρματιστής.....	84

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Μάγειρος.....	129
Θαλαμηπόλος.....	123
Βοηθός Μάγειρου (μέ άδεια).....	104
Βοηθός Θαλαμηπόλου (μέ άδεια).....	104
Βοηθός Θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια).....	84

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Κυρώθηκε από τον Υπουργό κ. Εύαγγ. Γιαννόπουλο η συλλογική σύμβαση εργασίας πλοίαρχων φορτηγών πλοίων 4.500 τόννων d.w. και άνω, η οποία υπεγράφη στις 29 'Απριλίου μεταξύ της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών και της 'Ενώσεως Πλοίαρχων Ε.Ν. και έχει ως εξής:

ΑΡΘΡΟ 1 Μισθός

Ο μηνιαίος μισθός του Πλοίαρχου όριζεται σε δραχμές εκατόν εβδομήντα έξι χιλιάδες τετρακόσιες εξήντα πέντε (176.465).

ΑΡΘΡΟ 2 Διάρκεια ναυτολογήσεως

Η διάρκεια ναυτολογήσεως καθορίζεται σε έξι (6) μήνες γι' αυτούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και σε επτά (7) μήνες γι' αυτούς που υπηρετούν σε πλοία ξηρού φορτίου, ανεξάρτητα από την περιοχή.

ΑΡΘΡΟ 3 Έξοδα παραστάσεως

Στόν Πλοίαρχο καταβάλλονται δραχμές (10.260) δέκα χιλιάδες διακόσιες εξήντα τό μήνα για έξοδα παραστάσεως.

ΑΡΘΡΟ 4 Έξοδα λιμανιού

Στόν Πλοίαρχο καταβάλλονται δραχμές (1.380) χίλιες τριακόσιες ογδόντα την ημέρα, για όλη την διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, για την κάλυψη λόγω του αξιώματός του, ατομικών δαπανών εκτός από άλλα τυχόν έξοδα, που προκύπτουν για την εξυπηρέτηση του πλοίου.

ΑΡΘΡΟ 5 Έπίδομα δεξαμενοπλοίων

Ειδικά, προκειμένου για Πλοίαρχο, ο οποίος διοικεί πετρελαιοφόρο πλοίο που μεταφέρει εύφλεκτες ύγρες ή έκρηκτικές ύλες, ανεξάρτητα από την ποσότητα του φορτίου, καταβάλλεται επίδομα ίσο με τα δέκα πέντε τοις εκατό του μισθού του (15%).

Αυτό τό επίδομα καταβάλλεται και

στούς πλοίαρχους που υπηρετούν σε φορτηγά πλοία (όχι δεξαμενόπλοια), εφ' όσον αυτά, εκτός από άλλα φορτία, μεταφέρουν και εύφλεκτα ή έκρηκτικά φορτία σε ποσότητα ανώτερη από ποσοστό 5% (πέντε τοις εκατό) της χωρητικότητας του πλοίου (d.w.).

Σ' όσους Πλοίαρχους υπηρετούν σε πλοία που μεταφέρουν υγραέρια, καταβάλλεται κάθε μήνα επίδομα ίσο με τό είκοσι τοις εκατό (20%) του μισθού του άρθρου 1.

ΑΡΘΡΟ 6 Έπίδομα Κυριακών

Για όλες τις Κυριακές που τό πλοίο ταξιδεύει ή παραμένει σε λιμάνι καταβάλλεται στόν Πλοίαρχο επίδομα που φθάνει σε ποσοστό είκοσι δύο τοις εκατό (22%) του μισθού που καθορίζεται στό άρθρο 1 αυτής της σύμβασης.

Εάν ή σύμβαση ναυτολογήσεως του Πλοίαρχου λυθεί για όποιονδήποτε λόγο πριν περάσουν όλες οι Κυριακές που αναλογούν στόν μήνα της απολύσεως, τότε τό επίδομα των είκοσι δύο τοις εκατό (22%) διαιρείται με τόν αριθμό όλων των Κυριακών του μηνός, και καταβάλλεται στόν Πλοίαρχο τό πηλίκο που προκύπτει από τή διáιρεση, πολλαπλασιασμένο με τόν αριθμό των Κυριακών (σε λιμάνι και σε ταξίδι) κατά τις οποίες ο Πλοίαρχος που απολύεται προσέφερε τις υπηρεσίες του.

ΑΡΘΡΟ 7 Έπίδομα διάπλου

Στόν πλοίαρχο καταβάλλεται ειδικό επίδομα από δραχμές (11.430) έντεκα χιλιάδες τετρακόσιες τριάντα κατά τή διέλευση των Μεγάλων Λιμνών (Great Lakes), της Διώρυγος του Παναμά, της Διώρυγος του Σουέζ και του 'Ορινόκου ανάλογα με τήν περίπτωση.

ΑΡΘΡΟ

Στόν Πλοίαρχο καταβάλλεται πρόσθετη άμοιβή από 4,33 μέρες του μήνα για τήν πρόσθετη εργασία του τά Σάββατα, ή οποία υπολογίζεται πάνω στόν βασικό μισθό.

ΑΡΘΡΟ 9

Στόν Πλοίαρχο καταβάλλεται τόν μή-

να άμοιβή που υπολογίζεται στό 1/30 του βασικού μισθού για τις άργιες τόσο κατά τήν διάρκεια που τό πλοίο ταξιδεύει όσο και κατά τή διάρκεια παραμονής του στό λιμάνι.

ΑΡΘΡΟ 10 Μισθοί Ασθενείας

Για τόν Πλοίαρχο που άσθενεί καθορίζεται ειδικός μισθός, στόν όποιο συμπεριλαμβάνεται και τό αντίτιμο της τροφής, ως εξής:

Αν νοσηλεύεται σε νοσοκομείο, δραχμές (149.995) εκατόν σαράντα έννα χιλιάδες έννεακόσιες έννενήντα πέντε.

Αν νοσηλεύεται εκτός νοσοκομείου δραχμές (167.642) εκατόν εξήντα επτά χιλιάδες εξακόσιες σαράντα δύο.

Σε περίπτωση άτυχήματος ο μισθός άσθενείας καθορίζεται στό 100% του μισθού του άρθρου 1.

ΑΡΘΡΟ 11 Θέση σε νοσοκομείο

Ο Πλοίαρχος έχει δικαίωμα νοσηλείων Α' θέσεως σε κλινική ή σε νοσοκομείο.

ΑΡΘΡΟ 12

Αν ή σύμβαση του Πλοίαρχου λυθεί με βάση τή διάταξη της περιπτώσεως Α' του άρθρου 68 του Κ.Ι.Ν.Δ., αυτός, άσχετα από άλλες αποζημιώσεις που δικαιούται σύμφωνα με τήν νομοθεσία που ισχύει, παίρνει και πρόσθετη αποζημίωση από δραχμές πενήντα τέσσερες χιλιάδες τριάντα (54.030).

ΑΡΘΡΟ 13 Έναρξη καταβολής μισθού

Σε περίπτωση που ο Πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να ταξιδεύσει για να συναντήσει τό πλοίο για τό όποιο προσελήφθηκε να διοικήσει, δικαιούται τόν μισθό του άρθρου 1 αυτής της συμβάσεως από τήν ημέρα της υπογραφής της συμφωνίας της προσλήψεώς του. Τά έπιδόματα όμως που αναφέρονται στα άρθρα αυτής της συμβάσεως, αρχίζουν να καταβάλλονται από τήν ημέρα της ναυτολογήσεώς του.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEX. 21-3845/6 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

ΑΡΘΡΟ 14

Θέση σε μεταφορικό μέσο

Κατά την αναχώρηση, όπως και κατά την επιστροφή του στην πατρίδα, ο Πλοίαρχος δικαιούται εισιτήριο Α' θέσεως πλοίου και σιδηροδρόμου και τουριστικής θέσεως στο αεροπλάνο, καθώς επίσης και έξοδα μεταφοράς και ασφάλισης των αποσκευών του, έξοδα τροφής και ύπνου σε ξενοδοχείο. Επίσης δικαιούται μισθό μέχρι την ημερομηνία επιστροφής του στον Πειραιά. Κατά τη μετάβαση και επιστροφή του ο Πλοίαρχος δικαιούται εκτός από τα 40 κιλά αποσκευών και άλλα 40 κιλά, λόγω της μεταφοράς από αυτόν εγγράφων φακέλλων, ναυτικών οργάνων κ.λ.π.

ΑΡΘΡΟ 15

Βάρδια αξιωματικού πού δεν υπάρχει στο πλοίο

α) Ο Πλοίαρχος, έφ' όσον εκτελεί καθήκοντα βάρδιας αξιωματικού γέφυρας, πού δεν υπάρχει στο πλοίο, δικαιούται τον μισθό του για όσο χρόνο εκτελεί τα καθήκοντά του, μέχρι να ναυτολογηθεί ο αξιωματικός πού λείπει.

β) Στόν Πλοίαρχο καταβάλλεται αποζημίωση σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ., όπως και στους υπόλοιπους ναυτικούς σε περίπτωση πωλήσεως του πλοίου, αλλαγής σημαίας, παροπλισμού του πλοίου, κατασχέσεως του πλοίου και πωλήσεως του πλοίου για διάλυση.

ΑΡΘΡΟ 16

Πρόστασία σε περίπτωση ατυχήματος

Εάν ο Πλοίαρχος, πηγαίνοντας να συναντήσει το πλοίο για να αναλάβει τη διοίκησή του, υποστεί ατύχημα, έχει την ίδια προστασία, όπως και κατά την υπηρεσία του στο πλοίο.

ΑΡΘΡΟ 17

"Αδεια

1. Ο Πλοίαρχος δικαιούται άδεια πού υπολογίζεται σε 8 ημέρες για κάθε μήνα υπηρεσίας του, για δε τις επιπλέον ημέρες με αντίστοιχο κλάσμα του μήνα. Στόν υπολογισμό της άδειας περιλαμβάνεται και το επίδομα 22% των Κυριακών καθώς και το δέκα πέντε τοις εκατό 15% επίδομα δεξαμενοπλοίων για τους Πλοίαρχους πού υπηρετούν σ' αυτά.

Τό ημερομίσθιο καθορίζεται από 1/1/1988 ίσο με τό 1/24, από 1/3/88 ίσο με τό 1/23 και από 1/11/88 ίσο με τό 1/22 του βασικού μισθού προσαυξημένου με τα παραπάνω επιδόματα.

2. Κατά τις ημέρες της άδειας του ο Πλοίαρχος διακαίουται τόν μισθό πού αναλογεί σ' αυτές, όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 αυτής της συμβάσεως, προσαυξημένο με τα επιδόματα πού αναφέρονται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου και με αντίτιμο τροφής δραχμές (675) εξακόσιες εβδομήντα πέντε.

3. Σε περίπτωση πού οι ανάγκες του πλοίου δεν επιτρέπουν την χορήγηση αυτής της άδειας με έκλογή του πλοίαρχου, είτε αναβάλλεται ή χορήγησή της για τόν κατάλληλο χρόνο είτε θεωρείται ότι δόθηκε, ενώ, σ' αυτή την περίπτωση, καταβάλλεται ο μισθός πού αναλογεί, χωρίς τό αντίτιμο της τροφής, αφού ο Πλοίαρχος παραμένει και διατρέφεται στο πλοίο.

4. Ο χρόνος υπηρεσίας πού πέρασε από την ναυτολόγηση μέχρι την έναρξη της ισχύος αυτής της Συλλογικής Συμβάσεως, υπολογίζεται για την εφαρμογή της.

ΑΡΘΡΟ 18

Οικογενειακό επίδομα

Οι πλοιοκτήτες, τούς οποίους αφορά αυτή η Συλλογική σύμβαση καταβάλλουν ποσοστό δύο τοις εκατό (2%), τό οποίο δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο, σύμφωνα με τό άρθρο 25 του ν. 1085/80, και εισπράττεται από τό Ν.Α.Τ. με σκοπό τή χορήγηση οικογενειακού επιδόματος στους Πλοίαρχους.

ΑΡΘΡΟ 19

Επικουρική ασφάλιση

Οι πλοιοκτήτες, τούς οποίους αφορά αυτή η Συλλογική Σύμβαση, καταβάλλουν ποσοστό 2%, τό οποίο δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο, σύμφωνα με τό άρθρο 28 του ν. 1220/81 και εισπράττεται από τό Ν.Α.Τ. με σκοπό τή χορήγηση στους Έλληνες Πλοίαρχους επικουρικής ασφάλισης.

Αυτό τό ποσοστό μαζί με τό ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) συμμετοχής του Πλοίαρχου υπολογίζεται πάνω στις αποδοχές των ναυτικών πού υπόκεινται σε εισφορά υπέρ του Ν.Α.Τ.

ΑΡΘΡΟ 20

Εισφορές στην Έστία Ναυτικών

Τό ποσό εισφοράς του Πλοίαρχου για την Έστία Ναυτικών ορίζεται σε δραχμές (318) τριακόσιες δέκα οκτώ κατά μήνα.

ΑΡΘΡΟ 21

Σε κάθε περίπτωση πού ο ναυτικός δικαιούται αποζημίωση θά δίνεται τέτοια και στόν Πλοίαρχο. Σε περίπτωση απόλυσεως του Πλοίαρχου με αίτηση του πλοιοκτήτη, αυτός δικαιούται αποζημίωση ίση με 22,5 ημερομίσθια, ενώ τό ημερομίσθιο υπολογίζεται στο 1/30 του συνόλου των μηνιαίων αποδοχών του, ανεξάρτητα από τό λιμάνι απολύσεώς του στο έξωτερικό.

ΑΡΘΡΟ 22

Οι Πλοίαρχοι των πλοίων, τούς οποίους αφορά αυτή η Συλλογική Σύμβαση, προσλαμβάνονται από τά τακτικά μέλη της Πανελληνίας Ένώσεως Πλοίαρχων κάθε Τάξεως, Έμπορικού Ναυτικού, κατ' απόλυτη έκλογή του Πλοιοκτήτη.

ΑΡΘΡΟ 23

Κάθε διαφορά πού προκύπτει σχετικά με την εφαρμογή και ερμηνεία των όρων αυτής της Συλλογικής Συμβάσεως λύνεται με διαιτησία σύμφωνα με όσα καθορίζονται στο ΙΖ' Κεφάλαιο της Συλλογικής Συμβάσεως της 7ης Δεκεμβρίου 1956 πού συμφωνήθηκε ανάμεσα στην Ένωση Έλλήνων Έφοπιστών και την Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία.

ΑΡΘΡΟ 24

α) Η ισχύς αυτής της Συλλογικής Συμβάσεως αρχίζει από 1/1/1988 και λήγει την 31/12/1988.

β) Κατά τό διάστημα πού ισχύει αυτή η Συλλογική Σύμβαση μπορεί να τροποποιηθεί μόνο έπειτα από κοινή έγγραφη συμφωνία των μερών πού την υπέγραψαν.

γ) Ός προς τά υπόλοιπα ισχύουν όλες οι διατάξεις της Γενικής Συλλογικής Συμβάσεως των ναυτικών των ποτοπόρων φορηγών πλοίων πάνω από 4.500 τόννους d.w., πού ισχύει κάθε φορά.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

**41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS**

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

CHANDRIS CRUISES



GENOVA
ATLANTICOPIQUE



CHANDRIS HOUSE
95, Akti Miaouli, Piraeus 185 38
Tel: 4120932/3 Telex: 21-2327 CLP GR Fax: 4520764
Reservations Enquiries: Tel: 3609801/2

Οι κρουαζιέρες Χανδρῆ κατασκευάζουν υπερπολυτελές κρουαζιερόπλοιο 45.000 τον.

Ἡ Ἑταιρία Χανδρῆ ἀνακοίνωσε στὶς 27 Ἀπριλίου τὴν ὑπογραφή τοῦ ὀριστικοῦ συμβολαίου γιὰ τὴν κατασκευὴ στὰ Ναυπηγεία Meyer Werft τῆς Δυτικῆς Γερμανίας πολυτελοῦς κρουαζιερόπλοιο 45.000 τόννων καὶ ταχύτητας 22 κόμβων.

Ἐκπρόσωπος τῆς Ἑταιρίας Χανδρῆ δήλωσε σχετικὰ ὅτι ἡ ἑταιρία προετοιμαζόταν τρία χρόνια γιὰ τὴν ἐπίτευξη τοῦ στόχου αὐτοῦ, στὸ διάστημα δὲ αὐτὸ προέβαινε σὲ συνεχεῖς βελτιώσεις στὶς παρεχόμενες ἀπὸ τὰ πλοῖα τῆς ὑπηρεσίας καὶ ἐπέφερε τεχνικὲς τελειοποιήσεις γιὰ νὰ καταλήξει στὴν νέα αὐτὴ παραγγελία. Τὸ πλοῖο, πού θὰ μπορεῖ νὰ μεταφέρει 1.400 ἐπιβάτες, θὰ ἀρχίσει ταξίδια τὴν ἀνοιξή τοῦ 1990 ἐκτελώνοντας 7 ἡμέρες κρουαζιέρες ἀπὸ τὴν Νέα Ὑόρκη στὶς Βερμούδες, ἐνῶ κατὰ τὴ διάρκεια τοῦ φθινοπώρου καὶ τοῦ χειμῶνα θὰ εἶναι δρομολογημένο στὴν Καραϊβική.

Λεπτομέρειες γιὰ τὸ σκάφος

Ὅπως διευκρίνισε ἐκπρόσωπος τῆς Ἑταιρίας Χανδρῆ, τὸ μήκος τοῦ κρουαζιερόπλοιοῦ πού θὰ φθάσει τὰ 682 πόδια θὰ τονίζεται ἀκόμη περισσότερο ἀπὸ τὴν ἀεροδυναμικὴ γραμμὴ του. Στὴ μέση τοῦ πλοῖου ἕνα πολυόροφο αἶθριο θὰ συγκεντρώνει τὴν μεγαλύτερη κίνηση τῶν ἐπιβατῶν. Ἀπὸ τὶς 680 καμπίνες τοῦ σκάφους τὸ 80% θὰ εἶναι ἐξωτερικές. Σύμφωνα μὲ τὴν παράδοση ΧΑΝΔΡΗ γιὰ τὴν εὐχάριστη ἐπιβίωση τῶν ἐπιβατῶν οἱ καμπίνες θὰ εἶναι ἄνετες μὲ χώρο ἢ καθε μιά 170 τετραγωνικά πόδια κατὰ μέσο ὄρο. Στὸ πλοῖο προβλέπονται καὶ 90 εὐρύχωρες πολυτελεῖς σουίτες. Ὅλες οἱ καμπίνες θὰ διαθέτουν ἐγχρωμες τηλεοράσεις κλειστοῦ κυκλώματος στὶς ὁποῖες θὰ προβάλλεται τὸ ἡμερήσιο πρόγραμμα δραστηριοτήτων πάνω στὸ πλοῖο, μία ἐπιλογή ἀπὸ ταινίες πρώτης προβολῆς καὶ τὰ παγκόσμια νέα.

Ἐπτά ἀνελκυστήρες θὰ ἐξυπηρετοῦν τοὺς ἐπιβάτες γιὰ τὴ μεταφορά τους στὰ 10 καταστρώματα ἀπὸ ὁποιοδήποτε σημεῖο τοῦ πλοῖου. Οἱ δύο τραπεζαρίες θὰ μποροῦν νὰ δεχθοῦν 1.000 ἐπιβάτες ταυτόχρονα. Μία διόροφη αἶθουσα διασκεδάσεων θὰ εἶναι ἐφοδιασμένη μὲ τὰ τελειότερα συστήματα φωτισμοῦ καὶ ἤχου γιὰ νὰ ἀνταποκρίνεται στὶς ἀνάγκες νέων μορφῶν ψυχαγωγίας.

Σὲ ἄνετους καὶ εὐρύχωρα διαρρυθμισμένους κοινόχρηστους χώρους θὰ στεγάζεται ἕνα night club, ἕνα μπάρ μὲ πιάνο, ἕνα πανοραμικὸ σαλόνι, discoteque καὶ ἕνα φαντασμαγορικὸ καζίνο σὲ

στύλ Las Vegas. Διεθνεῖς boutique καὶ συστήματα duty free θὰ λειτουργοῦν στὸ κατάστρωμα περιπάτου ὅπου μετὰ τὸ φαγητὸ οἱ ἐπιβάτες θὰ μποροῦν νὰ περιπλανηθοῦν ἀνάμεσα στοὺς γυάλινους τοίχους τοῦ «Panorama Walk».

Στὸ κέντρο τοῦ μεγάλου καταστρώματος τοῦ πλοῖου προβλέπονται δύο πισίνες καὶ τρεῖς μικρότερες Jacussi. Ἐλαφρὰ γεύματα θὰ προσφέρονται στὸ 600 θέσεων cafe. Ἐνα γυμναστήριο, ἕνα ἐντευκτήριο, μία βιβλιοθήκη καὶ ἕνας χώρος ψυχαγωγίας γιὰ παιδιὰ θὰ συμπληρώνουν τὶς δυνατότητες εὐχάριστης ἀπασχόλησης πάνω στὸ πλοῖο.

Νέα γενιά πλοίων

Ὁ ἐκπρόσωπος τῆς Ἑταιρίας διευκρίνισε ὅτι τὰ σχέδια γιὰ τὸν διάκοσμο καὶ τὴν ἐξυπηρέτηση πάνω στὸ πλοῖο στηρίζονται στὴν εὐρωπαϊκὴ καλαισθησία καὶ ὑπογράμμισε ὅτι ἡ ἑταιρία Χανδρῆ πέτυχε νὰ προσφέρει προϊόντα ποιότητος στὴν μεγάλη ἀγορὰ ἐπιβατῶν. Τὸ νέο πλοῖο, τόνισε, εἰσάγει ὑψηλὰ ἐπίπεδα τεχνικῆς πού δημιουργεῖ μία νέα γενιά πλοίων ἐνῶ ὁ καθορισμὸς τῶν τιμῶν σὲ προσεγγιστικὰ ἐπίπεδα ἔχει ἐξα-

σφαλίζει τὴ σταθερὴ συνεργασία χιλιάδων ταξιδιωτικῶν πρακτόρων πού ὁ ἀριθμὸς τους αὐξάνεται συνεχῶς σὲ ὅλες τὶς Πολιτεῖες τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, τὸν Καναδὰ καὶ τὴν Εὐρώπη.

Τὰ τελευταῖα δύο χρόνια τὰ πλοῖα τῆς Ἑταιρίας Χανδρῆ μεταφέρουν ἐτησίως πάνω ἀπὸ 250.000 ἐπιβάτες, τὸ νέο δὲ κρουαζιερόπλοιο ἀποτελεῖ τὸ ἐπόμενο βῆμα στὴν προγραμματισμένη ἐπέκτασή μας καὶ ἀνταποκρίνεται στὴν αὐξανόμενη ζήτηση, κατέληξε ὁ ἐκπρόσωπος τῆς Ἑταιρίας.

Τὸ νέο πλοῖο θὰ ἀνεβάσει τὸν στόλο τῶν κρουαζιερόπλοίων τῆς Ἑταιρίας Χανδρῆ, σὲ ἐπτά μὲ δυναμικότητα πάνω ἀπὸ 6.000 κρεβάτια. (Ἡ ἑταιρία Χανδρῆ κατέχει αὐτὴ τὴ στιγμή τὴν ἑκτη θέση παγκοσμίως ἀπὸ τὴν πλευρὰς κλινῶν καὶ τὴν ἐβδόμη ἀπὸ πλευρὰς κινήσεως ἐπιβατῶν καὶ εἶναι ἡ πρώτη ἑλληνικὴ ἑταιρία κρουαζιερόπλοίων ἀπὸ πλευρὰς κλινῶν).

Σύμφωνα μὲ πληροφορίες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», βασικὸς στόχος τῆς Ἑταιρίας Χανδρῆ εἶναι ἡ παραμονὴ στὴν ἀγορὰ τῆς Ἀμερικῆς μὲ πλοῖα ὑψηλῆς κλάσεως.



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

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΗ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΓΙΑ ΤΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Πραγματοποιήθηκε στις 29 'Απριλίου η ετήσια τακτική γενική συνέλευση των μετόχων της Τράπεζας 'Ελλάδος, όπου ο διοικητής κ. Δημήτρης Χαλίκιας, εξέθεσε τις απόψεις του για τη πορεία της ελληνικής οικονομίας κατά το 1987.

Τά κυριώτερα σημεία από την έκθεση του κ. Χαλίκια συνοψίζονται στα εξής:

Η ελληνική οικονομία, μετά την εφαρμογή του σταθεροποιητικού προγράμματος στη διετία 1986-1987, εισήλθε σε νέα φάση που χαρακτηρίζεται από άμβλυνση των οικονομικών ανισορροπιών. Ουσιαστική ήταν κατά το 1987 η βελτίωση στο ισοζύγιο πληρωμών. Παράλληλα έχει επιτευχθεί σημαντική πρόοδος στην αποκλιμάκωση του πληθωρισμού και στην αποδυνάμωση των πληθωριστικών προσδοκιών, με συνέπεια την αποκατάσταση σταθερότερων οικονομικών συνθηκών και τη βελτίωση του κλίματος εμπιστοσύνης.

Τό ισοζύγιο πληρωμών, που είχε εξελιχθεί σε σοβαρό περιοριστικό παράγοντα στην άσκηση της οικονομικής πολιτικής, άρχισε να βελτιώνεται από τα μέσα περίπου του 1986. Η βελτίωση συνεχίστηκε στο 1987, παρά το γεγονός ότι μεταστράφηκαν οι ευνόικες επιδράσεις που άσκησαν ορισμένοι εξωγενείς παράγοντες στο 1986. Παράλληλα, συνεχίστηκε και στο 1987 η επιβράδυνση του ρυθμού αύξησης των τιμών, που έγινε έντονη από τις αρχές του δεύτερου εξαμήνου του έτους. Οι εξελίξεις αυτές πρέπει να αποδοθούν, σε σημαντικό βαθμό, στην πολιτική σταθεροποίησης που άσκήθηκε στη διετία 1986-1987.

Ειδικότερα, η επιβράδυνση του ρυθμού αύξησης του κόστους εργασίας και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών προϊόντων, η συγκράτηση σε χαμηλότερα επίπεδα της αύξησης της εγχώριας δαπάνης, η απελευθέρωση μεγάλων κατηγοριών τραπεζικών έπιτοκίων, η παράλληλη αύξηση των πραγματικών έπιτοκίων, η επιβράδυνση της συνολικής τραπεζικής πιστωτικής επέκτασης, η ευνόικη εξέλιξη της αποδοτικότητας των επιχειρήσεων και η

βελτίωση του επενδυτικού κλίματος συνετέλεσαν στην πρόοδο που σημειώθηκε.

Η εφαρμογή του προγράμματος οικονομικής σταθεροποίησης είχε περιορισμένες αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομική δραστηριότητα. Τό ακαθάριστο έγχωριο προϊόν μειώθηκε μόνο κατά 0,6% τό 1987, παρά τό χαμηλό επίπεδο της αγροτικής παραγωγής, που όφείλεται στις εξαιρετικά δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Από τις ένδειξεις που σταθμίστηκε έν μέρος από την αύξηση των κερδών και των εισοδημάτων των αυτοτελών εργαζομένων, γεγονός που συνέβαλε στη διατήρηση της εγχώριας δαπάνης σε σχετικά ύψηλό επίπεδο.

Στη στήριξη της οικονομικής δραστηριότητας στο 1987 συνέβαλε και η βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών. Η ταχεία αύξηση των συναλλαγματικών εισπράξεων από εξαγωγές υπηρεσιών και αγαθών, σε περίοδο που σημειώθηκε επιβράδυνση του ρυθμού άνόδου της ζήτησης στο έξωτερικό και μείωση των εξαγωγικών επιδοτήσεων, πρέπει να αποδοθεί, σε σημαντικό βαθμό, στη διατήρηση της ανταγωνιστικής ικανότητας της ελληνικής οικονομίας.

Στό 1987 σημειώθηκε βελτίωση στη διάρθρωση της τελικής δαπάνης του ιδιωτικού τομέα. Η ιδιωτική κατανάλωση, σε σταθερές τιμές, παρουσίασε μικρή μείωση κατά 0,7%, ενώ οι ιδιωτικές επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου εμφάνισαν αύξηση κατά 4%. Η εξέλιξη αυτή πρός την κατεύθυνση της ανακατανομής των οικονομικών πόρων από την κατανάλωση στις επενδύσεις, έφόσον συνδυασθεί με περαιτέρω ουσιαστική βελτίωση της σύνθεσης των επενδύσεων, θά συμβάλει στη διεύρυνση της παραγωγικής βάσης, στην αναδιάρθρωση της ελληνικής οικονομίας και στην ένισχυση του εξαγωγικού της προσανατολισμού. Αντίθετα, η δημόσια κατανάλωση αύξήθηκε στο 1987 κατά 1,3%, έ-

νώ οι δημόσιες επενδύσεις σημείωσαν σημαντική κάμψη κατά 14,3%.

Η μείωση της ιδιωτικής καταναλωτικής δαπάνης ήταν μικρότερη από την αντίστοιχη μείωση του πραγματικού διαθέσιμου ιδιωτικού εισοδήματος, με συνέπεια να μειωθεί, για δεύτερη φορά χρόνο, τό ποσοστό της ιδιωτικής αποταμίευσης στο διαθέσιμο ιδιωτικό εισόδημα. Η πτωτική αυτή τάση του ποσοστού της αποταμίευσης είναι αναγκαία να μεταστραφεί για να εξασφαλισθούν οι αναγκαίοι πόροι για τη χρηματοδότηση τόσο των επιχειρηματικών επενδύσεων όσο και των μεγάλων έργων ύποδομής, την κατασκευή των οποίων έχει προγραμματιστεί και προωθεί η Κυβέρνηση. Παράλληλα με τη συγκράτηση της ιδιωτικής καταναλωτικής δαπάνης και την ενθάρρυνση της ιδιωτικής αποταμίευσης, είναι αναγκαία δραστική μείωση των δημόσιων καταναλωτικών έλλειμμάτων, που απορροφούν έγχωριους αποταμιευτικούς πόρους και μειώνουν αντίστοιχα τη συνολική έγχωρια αποταμίευση.

Οι συνολικές επενδύσεις πάγιου κεφαλαίου μειώθηκαν κατά 2,3% δεδομένου ότι η μεγάλη πτώση των δημόσιων επενδύσεων δέν αντισταθμίστηκε από την άνοδο των ιδιωτικών επενδύσεων. Η μείωση των δημόσιων επενδύσεων προήλθε τόσο από τις κρατικές επενδύσεις όσο και από τις επενδύσεις των δημοσίων επιχειρήσεων, όφείλεται δέ στις περικοπές των επενδυτικών προγραμμάτων που αποφασίστηκαν στα πλαίσια της πολιτικής οικονομικής σταθεροποίησης, με αντικειμενικό σκοπό τη συγκράτηση των δανειακών αναγκών του δημοσίου τομέα. Η αύξηση των ιδιωτικών επενδύσεων προήλθε έν μέρος από την άνοδο των επενδύσεων σε κατοικίες, που έκτιμāται σε 8,8%. Σε σημαντικό όμως βαθμό, όφείλεται στην άνοδο των επενδύσεων στη μεταποίηση κατά 7,7%. Στην άνοδο αυτή των επιχειρηματικών επενδύσεων συνέβαλαν η βελτίωση της αποδοτικότητας και της οικονομικής θέσης των επιχειρήσεων, που διεύρυνε τις δυνατότητές τους για αυ-

LAUREL SEA TRANSPORT LTD.



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

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

τοχρηματοδότηση, ή απελευθέρωση από τα μέσα του 1986 των άμεσων επενδύσεων του εξωτερικού, τα σημαντικά επενδυτικά κίνητρα, ή απλούστευση των γραφειοκρατικών διαδικασιών για την έγκριση και ύπαυξη επενδύσεων στα αναπτυξιακά κίνητρα και τέλος ή αποκατάσταση σταθερότερων οικονομικών συνθηκών και κλίματος εμπιστοσύνης.

Βασικοί παράγοντες που συνέβαλαν στη βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών στο 1987 ήταν ή αποκλιμάκωση του πληθωρισμού και ή αποδυνάμωση των πληθωριστικών προσδοκιών, ή αύξηση των πραγματικών επιτοκίων, που ήταν συνέπεια της υποχώρησης του πληθωρισμού και της απελευθέρωσης των επιτοκίων, ή απελευθέρωση της κίνησης κεφαλαίων και ή αποκατάσταση κλίματος εμπιστοσύνης. Έξάλλου, θετικά επηρέασε το ισοζύγιο πληρωμών, εκτός από τη νομισματική πολιτική και ή συναλλαγματική πολιτική.

Κεντρική επιδίωξη της οικονομικής πολιτικής πρέπει να αποτελέσει ή βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών ώστε ή μεταστροφή της ανοδικής τάσης του εξωτερικού χρέους να προσλάβει μονιμότερο χαρακτήρα. Τουτό είναι έφικτό, εφόσον συνεχισθεί ή εφαρμογή κατάλληλης δημοσιονομικής και νομισματικής πολιτικής και παράλληλα προωθηθεί ή εφαρμογή διαρθρωτικής πολιτικής. Αποτελεί σημαντική πρόοδο τό ότι έχει γίνει σήμερα σχεδόν γενικά αποδεκτό ότι μιά μικρή, ανοικτή οικονομία, όπως είναι ή ελληνική, δέν μπορεί να άσκει αυτόνομη νομισματική πολιτική, ιδιαίτερα όσον άφορά στά έπιτόκια. Η νομισματική όμως πολιτική μόνη της δέν είναι έπαρκής.

Γιά τό λόγο αυτό, παράλληλα μέ την άσκηση κατάλληλης νομισματικής πολιτικής, γιά τη διατήρηση της έξωτερικής ισορροπίας έχουν κρίσιμη σημασία ή δραστική μείωση των δημόσιων έλλειμμάτων και ή χρηματοδότησή τους μέ μεθόδους που δέν μειώνουν την αποτελεσματικότητα της νομισματικής πολιτικής. Η πρόοδος που έχει ήδη συντελεσθεί προς τίς δύο αυτές κατευθύνσεις είναι αναγκαίο να συνεχισθεί.

Οί προσπάθειες γιά τη μείωση των

δημόσιων έλλειμμάτων συνεχίστηκαν και τό 1987. Τά αποτελέσματα όμως ήταν λιγότερο ικανοποιητικά, σέ σύγκριση τόσο μέ την πρόοδο που σημειώθηκε στο 1986 όσο και μέ τούς στόχους που είχε θέσει ή Κυβέρνηση. Οί καθαρές δανειακές ανάγκες του δημόσιου τομέα, σέ ταμιακή βάση, ως ποσοστό του άκαθάριστου έγχωριου προϊόντος, περιορίστηκαν στο 13,5% από 14% στο 1986, κατά τό όποίο είχαν μειωθεί κατά 4 ποσοστιαίες μονάδες του άκαθάριστου έγχωριου προϊόντος.

Παρά τούς ύψηλούς φορολογικούς συντελεστές, ή απόδοση της φορολογίας είναι σχετικά χαμηλή, εξαιτίας της έκτεταμένης φοροδιαφυγής, τόσο στην άμεση όσο και στην έμμεση φορολογία, που είναι ή βασικότερη ίσως αίτία των μεγάλων έλλειμμάτων του τακτικού προϋπολογισμού. Άνάλογο πρόβλημα είναι ή άσυνέπεια στην απόδοση των εισφορών στους οργανισμούς κοινωνικής ασφάλισης.

Η νομισματική πολιτική που άσκήθηκε τό 1987 είχε δύο βασικές επιδιώξεις. Σέ μακροοικονομικό επίπεδο, επιδίωξη της νομισματικής πολιτικής ήταν να συμβάλει στην περαιτέρω επιβράδυνση του πληθωρισμού και στη βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών. Η δεύτερη, έξισου βασική επιδίωξη ήταν να επιταχυνθεί ό ρυθμός αναμόρφωσης και έκσυγχρονισμού του πιστωτικού συστήματος, μέ την απελευθέρωση των τραπεζικών επιτοκίων, την κατάργηση εξειδικευμένων πιστωτικών κανόνων και ρυθμίσεων, την ένίσχυση του ανταγωνισμού και την ανάπτυξη της έξωτραπεζικής χρηματοοογίας.

Στή διάρκεια του 1987 έγιναν ουσιαστικά βήματα προς την κατεύθυνση της απελευθέρωσης των τραπεζικών επιτοκίων και της κατάργησης πολλών πιστωτικών περιορισμών και έλέγχων που περιόριζαν την έλευθερία των τραπεζών να επιλέγουν τίς χρηματοδοτήσεις τους. Τό αποτέλεσμα σειράς μέτρων που έλαβε ή Τράπεζα της Ελλάδος ήταν να περιορισθούν τά διοικητικά καθοριζόμενα έπιτόκια σέ λίγες μόνο κατηγορίες τραπεζικών χορηγήσεων και καταθέσεων, κυρίως στο έπιτόκιο των καταθέσεων ταμειωτηρίου, στα είδι-

κά έπιτόκια των χορηγήσεων προς μεταποιητικές επιχειρήσεις μικρού και μεσαίου μεγέθους και στα έπιτόκια όρισμένων προγραμμάτων κοινωνικής κα- τοικίας.

Μέ την απελευθέρωση των τραπεζικών έπιτοκίων και την κατάργηση πολυάριθμων εξειδικευμένων πιστωτικών κανόνων και ρυθμίσεων, αίρεται ένα σοβαρό έμπόδιο στίς αναγκαίες προσαρμογές και στον έκσυγχρονισμό του πιστωτικού συστήματος. Σημειώνεται ότι από τό δεύτερο έξάμηνο του 1987 άρχισε να ένισχύεται ό ανταγωνισμός μεταξύ των τραπεζών. Η ανταπόκριση όμως των τραπεζών στίς νέες συνθήκες ήταν μέχρι σήμερα μάλλον βραδεία και άνεπαρκής. Είναι από την άποψη αυτή αξιοσημείωτο ότι, ενώ ή Τράπεζα της Ελλάδος μέ τίς αποφάσεις της γιά τη μείωση του ποσοστού των δεσμεύσεων έπί των τραπεζικών χορηγήσεων και του προεξοφλητικού έπιτοκίου που ίσχυαν από την άρχή του έτους, δημιούργησε κάποιες περιορισμένες προϋποθέσεις και σηματοδότησε κατεύθυνση γιά μείωση των τραπεζικών έπιτοκίων, οι τράπεζες διατήρησαν τά έπιτόκια χορηγήσεων περίπου άμετάβλητα.

Ο έκσυγχρονισμός και ή ταχεία προσαρμογή του ελληνικού τραπεζικού συστήματος και ή ανάπτυξη μιάς αποτελεσματικής έξωτραπεζικής άγορας χρήματος και κεφαλαίου είναι προϋποθέσεις και γιά την ένδομήτωση του έξωτερικού ανταγωνισμού μετά την ένοποίηση των χρηματοδοτικών άγορών της ΕΟΚ μέχρι τό 1992, εφόσον θά είναι έλεύθερη ή κίνηση κεφαλαίων και ή παροχή τραπεζικών υπηρεσιών, τόσο μεταξύ των χωρών - μελών όσο και προς τρίτες χώρες.

Η Τράπεζα της Ελλάδος προτίθεται να συνεχίσει να προσαρμόζει τό ρυθμιστικό της ρόλο στίς νέες άπαιτήσεις και να ένθαρρύνει τίς προσπάθειες γιά τόν έκσυγχρονισμό των πιστωτικών ιδρυμάτων, ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν στην πρόκληση του 1992. Προς την κατεύθυνση αυτή προσαρμόζεται και τό σύστημα έποπτείας του πιστωτικού συστήματος.



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 FRXOS C
Cables: FRXOS LONDON EC1



ΙΑΠΩΝΙΑ

Η ναυπηγοβιομηχανία

Τό Υπουργείο Μεταφορών παρέσχε την εξουσιοδότησή του για τη ναυπήγηση 126 πλοίων συνολικού τοννάζ πλεόν των 4 εκατ. τον. γκρός για την περίοδο από 'Απριλίου 1988 μέχρι Φεβρουαρίου 1989.

Από τό σύνολο αυτό των πλοίων τά 27, συνολικού τοννάζ 422.534 τον. γκρός, προορίζονται για τό έσωτερικό καί τά 99, συνολικού τοννάζ 3.706.485 τον. γκρός προορίζονται για εξαγωγή στό έξωτερικό.

Από την πλευρά της ή "Ένωση των Έξαγωγικών πλοίων ανακοίνωσε ότι στην ίδια περιαινή περίοδο είχαν παραγγελλεί 98 πλοία για εξαγωγή από τά όποια τά 77 παρεδόθησαν στους ξένους ιδιοκτήτες τους.

Όλα τά ναυπηγεία της χώρας υπόφέρουν από τη μείωση της συναγωνιστικότητάς τους καί τόν περιορισμό των παραγγελιών εξαγωγής. Έτσι ό οίκος της Hitachi Zosen ανακοίνωσε την πρόθεσή του νά μειώσει την εξάρτησή του από τις ναυτικές κατασκευές καί ειδικώτερα τις εξαγωγικές, οι όποιες δέν αντιπροσωπεύουν παρά τό 23% του κύκλου έργασιών, μέ προοπτική νά πέσουν κάτω του 20% στό διάστημα της προσεχούς οικονομικής χρήσεως.

ΙΝΔΙΑ

Πρόγραμμα βοηθείας

Η κυβέρνηση έθεσε σέ εφαρμογή ένα σχέδιο προστασίας των ιδιωτικών ναυτιλιακών εταιριών πού βρίσκονται σέ δυσκολία. Τό πρόγραμμα αυτό προβλέπει την άποκατάσταση 10 εταιριών καί την έκκαθάριση πέντε, ενώ άλλων δύο ή έκκαθάριση βρίσκε-

ται ήδη σέ εκτέλεση. Οι 17 αυτές εταιρίες υπολογίζεται ότι κατέχουν τό 90% των πλοίων του ιδιωτικού τομέα, ενώ τό υπόλοιπο 10% ανήκει σέ τριάντα περίπου μικρούς έφοπλιστάς. Έξάλλου τό μεγαλύτερο μέρος του δημοσίου τομέα κατέχει ή Shipping Corporation της 'Ινδίας.

Τό κυβερνητικό πρόγραμμα παρέχει τά μέσα ένισχύσεως της διαχειρίσεως, της άνασυγκροτήσεως του στόλου καί της στροφής πρός άποδοτικότερους τομείς, όπως είναι οι έρευνες υποβρυχίων εξορύξεων καί ή άλεια άνοικτής θαλάσσης. Για την επιλογή των υπό ένίσχυση εταιριών ελήφθησαν υπόψη οι δυνατότητες ύλοποιήσεως των προτεινομένων βασικών άλλαγών καί άποπληρωμής των χρεών. Τά χρέη των 10 εταιριών πού θά ένισχυθούν ύπολογίσθηκαν σέ 7,48 δισεκ. ρουπιών, από τά όποια 2,43 δισεκ. θά μετατραπούν σέ άτοκες πιστώσεις, ενώ οι καθυστερούμενοι τόκοι, άνερχόμενοι σέ 570 εκατ. ρουπιών, θά μετατραπούν σέ μετοχές πού θά διαχειρίζεται τό Δημόσιο.

ΙΡΑΚ

Κατασκευή νέου πετρελαιοαγωγού

Προσπαθώντας νά άποφύγει την διέλευση του εξαγωγικού πετρελαίου του από τά επικίνδυνα νερά του Περσικού Κόλπου, τό 'Ιράκ σχεδιάζει την κατασκευή ενός νέου πετρελαιοαγωγού πού θά συνδέει τις δύο κύριες πετρελαιοπαραγωγές περιοχές στό βόρεια καί νότια της χώρας. Ό άγωγός θά έχει μεταφορική ικανότητα 900.000 βαρέλια την ήμέρα καί θά ολοκληρωθεί σέ δύο χρόνια. Μέχρι τώρα τό 'Ιράκ χρησιμοποιούσε για την εξαγωγή πετρελαίου διά ξηράς ένα άγωγό πού ξεκινούσε από τις πετρελαιοπηγές της Βασόρας καί έφτανε στό λιμάνι

Γιανμπού της Έρυθράς Θάλασσας, μέσω της Σαουδικής Άραβίας καί ένα δεύτερο άγωγό από τις πετρελαιοπαραγωγές του Κιρκούκ στό βόρεια της χώρας, μέσω της Τουρκίας, στό μεσογειακό λιμάνι του Κεϋχάν. Καί οι δύο άγωγοί βελτιώνονται ώστε ή συνολική εξαγωγική ικανότητά τους νά φτάσει τά 3,15 βαρέλια την ήμέρα. Δύο άλλοι άγωγοί πού περνούν μέσα από την Συρία, μέ συνολική μεταφορική ικανότητα 1,2 βαρέλια την ήμέρα, παραμένουν κλειστοί. Ό νέος άγωγός θά διατρέχει τό έσωτερικό της χώρας καί συνδέοντας τις δύο μεγάλες πετρελαιοπαραγωγές περιοχές θά παρέχει περισσότερο εύελιξία στην προώθηση ποσοτήτων πετρελαίου πρός τόν κατάλληλο άγωγό εξαγωγής. Τό νέο σύστημα θά επιτρέπει στό 'Ιράκ νά μεταφέρει αύξημένες ποσότητες πετρελαίου μέσω του άγωγού της Σαουδικής Άραβίας στην περίπτωση πού ό άγωγός μέσω Τουρκίας άπειληθεί από 'Ιρανόφιλους Κούρδους. Επίσης σέ περίπτωση πού ή Σαουδική Άραβία προσπαθήσει νά περικόψει τις εξαγωγές του 'Ιράκ πού θά υπερβαίνουν τό όριο της χώρας πού έχει θεσπίσει ό ΟΠΕΚ, ή παρουσία δύο εξαγωγικών διαύλων θά βοηθήσει τό 'Ιράκ νά υπερκεράσει τό πρόβλημα.

ΙΤΑΛΙΑ

Απογοητευτικά στοιχεία

Δέν ήταν καί πολύ ένθαρρυντικοί οι άριθμοί για την έμποροναυτιλιακή δραστηριότητα πού ανακοινώθηκαν στην τελευταία σύνοδο του 'Ινστιτούτου Δημοσίων Δαπανών της Ρώμης.

Τό 86% των εισαγωγών καί τό 57% των εξαγωγών πραγματοποιήθηκαν διά θαλάσσης.

Ό 'Ιταλικός στόλος μεταφέρει περίπου 80 εκατ. τόνους έμπορευμάτων, από τους όποιους 30 εκατ. είναι προελεύσεως έξωτερικού.

Από τις φορτώσεις πού πραγματοποιήθηκαν σέ ένθνικούς λιμένες μόνο τό 18% έγιναν σέ 'Ιταλικά πλοία.

Μετά τη Γαλλία, ή 'Ιταλία είναι ή χώρα της Εύρωπαϊκής Κοινότητας πού έχει τις ύψηλότερες δαπάνες επανδρώσεως των πλοίων.

Όλα αυτά δέν είναι διόλου ένθαρρυντικά καί δημιούργησαν έλλειμμα του ίσοζυγίου πληρωμών τό όποιο έφθασε τό 1985 τά 1.945 δισεκατ. λιρετών καί τό 1986 (τελευταίο έτος για τό όποιο ύπάρχουν σχετικές πληροφορίες) τά 2.719 δισεκατ. λιρετών.

ΜΑΥΡΟΥΔΗΣ Ο.Ε.

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

TAX FREE CARS

- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ

Γιά σός πού ό νόμος παρέχει τό δικαίωμα εισαγωγής αυτοκινήτου μέ μειωμένο δασμό ή άδασμολόγητο διαθέτουμε όλους τους 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

ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ

Η εξέλιξη της κυπριακής σημαίας σε πραγματικό διεθνές «άνοικτο νηολόγιο» δημιουργήσε όρισμένα ερωτηματικά όσον αφορά την υπό της χώρας αντιμετώπιση του θέματος της ασφαλείας των πλοίων. Μολονότι η Κύπρος έχει συγκριτικά υψηλό ποσοστό ατυχημάτων σε σχέση με τις περισσότερες ναυτικές χώρες, πιστεύεται ότι στην εμφάνιση της εικόνας αυτής έχει συμβάλει άποφασιστικά ο πόλεμος του Κόλπου. Ήδη όμως προχωρεί η διαδικασία της νομοθετικής υποδομής για την εξουδετέρωση των μειονεκτημάτων και την εδραίωση της διεθνούς εμπιστοσύνης.

Από την άποψη αυτή δύο είναι οι βασικοί στόχοι: Πρώτον ο εκσυγχρονισμός και η κωδικοποίηση της ναυτικής νομοθεσίας. Προς τόν σκοπό αυτό ο καταρτισθείς νέος ναυτικός κώδικας εγκρίθηκε ήδη από το Υπουργικό Συμβούλιο και εκκρεμεί τώρα στη Βουλή των Αντιπροσώπων. Και δεύτερο, η επικύρωση των κυριωτέρων διεθνών συμβάσεων ασφαλείας. Ειδικότερα επικυρώνεται η Σύμβαση περί προλήψεως της ρυπάνσεως της θαλάσσης (MARPOL 73/83) καθώς και οι περισσότερες από τις ναυτικές συμβάσεις του Διεθνούς Γραφείου Έργασίας και ιδιαιτέρως της υπ' αριθ. 147 συμβάσεως.

Με τα δεδομένα αυτά, δηλώνουν οι αρμόδιοι παράγοντες, η Κυπριακή σημαία θα εισέλθει πλησίον στη δεκαετία του 1990 για να διαδραματίσει υπεύθυνα το ρόλο της στην παγκόσμια ναυτιλία.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Αναδιοργάνωση της Ακτοφυλακής

Ο επί των Μεταφορών υφυπουργός κ. Πώλ Σάνον ανήγγειλε τη κατάθεση προγράμματος για την αναδιοργάνωση των υπηρεσιών ακτοφυλακής. Το πρόγραμμα προβλέπει τη διατήρηση των 21 από τα υπάρχοντα 24 φυλάκια, ενώ έχουν γίνει προτάσεις προς την κυβέρνηση της Isle of Man όπως αναλάβει την ευθύνη της φυλάξεως των άκτων του νησιού. Παράλληλα η υπηρεσία της μητροπόλεως θα εξακολουθήσει να

ένεργει τον συντονισμό των υπηρεσιών αναζητήσεων και παροχής βοήθειας στη θάλασσα.

Στό διάστημα των δέκα τελευταίων ετών η λειτουργία των ακτοφυλακίων έχει ενισχυθεί με ραδιοτηλεοπτικά μέσα και άλλα μέσα τηλεπικοινωνίας, ενώ υπάρχουν σήμερα και υπηρεσίες εφοδιασμένες με ελικόπτερα. Η όπτική επαφή είναι περιορισμένη σε περιοχές υψηλού κινδύνου ενώ η ραδιοακουστική επαφή υφίσταται όλο το χρόνο σε όλο το μήκος των βρετανικών άκτων μέχρι 64 χμ. στη θάλασσα. Οι σταθμοί της ακτοφυλακής εφοδιάζονται προοδευτικά με σύστημα επαφής με τα πλοία και συνδέονται με το παγκόσμιο δίκτυο επικοινωνίας μέσω δορυφόρων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Περιορισμοί στο NIS

Όπως δήλωσε πρόσφατα ο αρμόδιος Υπουργός, εξαιρούνται της έγγραφης στο Διεθνές Νορβηγικό Νηολόγιο τα επιβατηγά νορβηγικά πλοία που εκτελούν μεταφορές μεταξύ νορβηγικών και ξένων λιμένων. Συγχρόνως όμως οι άκτοπλοίοι εφοπλιστάι επιθυμούν να επωφεληθούν από τα πλεονεκτήματα του νέου νηολογίου εφόσον προσεγγίζουν σε εθνικούς λιμένες. Αρκετοί από αυτούς υποχρεώθηκαν να εγκαταλείψουν το NIS γιατί παρέβησαν τους κανονισμούς του.

Από τη πλευρά της η Ένωση των Νορβηγών Εφοπλιστών προτίθεται να ζητήσει από την Κυβέρνηση τη τροποποίηση του νόμου περί NIS και των κανονισμών ακριβώς για τόν παραπάνω λόγο.

Κατά τόν προηγούμενο Φεβρουάριο εγγράφηκαν στο NIS 29 νέα πλοία, 1,3 εκατ. τον. d.w. ή 102.700 τον. γκρός. Στο τέλος Μαρτίου το σύνολο των εγγεγραμμένων στο NIS πλοίων ανέρχεται σε 175 πλοία συνολικού τοννάξ 9,7 εκατ. τον. d.w.

Επέκταση του στόλου των δεξαμενοπλοίων

Ο στόλος δεξαμενοπλοίων τύπου Suezmax, του Νορβηγού πλοιοκτήτη Φρέντ Όλσεν, επεκτείνεται με την προσθήκη ενός σκάφους παρόμοιου τύπου, που είχε εγκαταλειφθεί σε ναυπηγεία της Νοτ. Κορέας. Αντί αξίας περί τα 34-35 εκατ. δολάρια ε-

ξασφαλίσθηκε έτοιμο σκάφος χωρητικότητας ενός εκατομμυρίου βαρελιών πετρελαίου, ναυπηγήσεως 1987. Η πλοιοκτήτρια διαθέτει ήδη ένα στόλο παρομοίων σκαφών ναυπηγήσεως από το 1975 και έντεϋθεν, από τα οποία τέσσερα της ανήκουν και τέσσερα είναι χρονοναυλωμένα.

ΝΟΤΙΑ ΚΟΡΕΑ

Παραγγελία από την Τσεχοσλοβακία

Η ναυτιλιακή εταιρία της Τσεχοσλοβακίας, «Crechoslovak Ocean Shipping» είναι η πρώτη εταιρία Ανατολικού μπλόκ που έγινε πελάτης νοτιοκορεατικού ναυπηγείου με την πρόσφατη παραγγελία τριών μπάλκερς των 64.000 τον. d.w., συνολικής αξίας 81 εκατ. δολλαρίων. Τα τρία πλοία θα ναυπηγηθούν στα ναυπηγεία της Νταέγου στο Όκπο και θα έχουν ημερομηνίες παραδόσεως τόν Δεκέμβριο του 1989 τα δύο πρώτα, ενώ το τελευταίο θα παραδοθεί τόν Απρίλιο του 1990. Κύριος λόγος για την προτίμηση των Τσέχων προς τις Νοτιοκορεατικές μονάδες είναι οι σταθερές ημερομηνίες παραδόσεως που προσέφεραν. Οι ναυπηγήσεις χαρακτηρίζονται από την έλλειψη ειδικών χρηματοδοτικών συμφωνιών καθώς η πλοιοκτήτρια θα πληρώσει μετρητοίς όταν θα παραλάβει τα πλοία.

Η «Chechoslovak Shipping» διαθέτει στόλο 13 φορτηγών γενικού φορτίου και μπάλκερς και είναι η εθνική ναυτιλιακή εταιρία χώρας. Παραδοσιακά η εταιρία έχτιζε τα πλοία της σε ναυπηγεία της Πολωνίας και της Γιουγκοσλαβίας αν και πρόσφατα μία άλλη παραγγελία της για τέσσερα φορτηγά χωρητικότητας 7.280 τον. γκρός δόθηκε στην Κίνα.

Άλλος λόγος για την προτίμηση των Τσέχων σε μη ανατολικά ναυπηγεία είναι η πληρότης του καρνέ των Γιουγκοσλαβικών ναυπηγείων, ενώ η αναταραχή στην Πολωνία δέν διαφημίζει την δυνατότητα τους για εγκαίρη παράδοση των πλοίων.

Η τιμή των 27 εκατ. δολλ. ανά πλοίο της παραγγελίας των Τσέχων είναι από τις υψηλότερες που έχει επιτύχει η Νοτιοκορεατική εταιρία για πλοία συνήθων προδιαγραφών.



Link Maritime Enterprises S.A.

• chartering

• contracting

• sale & purchase

91, Akti Miaouli - Piraeus

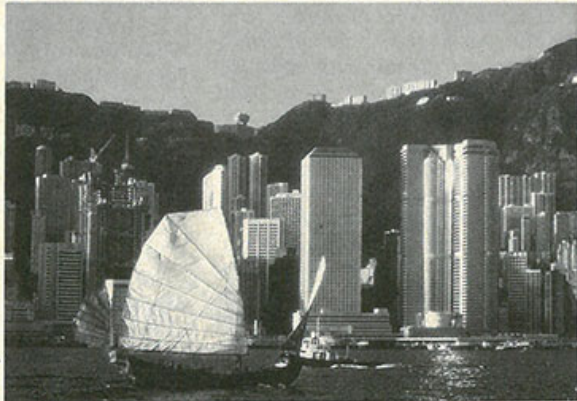
phones: 4523444 / 4514467 / 4523691-2 / 4524245

telexes: 21 1186 / 21 1260-1-2-3 LME GR

....around the world



NEW YORK



HONG KONG



LONDON



CHINA
PIRAEUS



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.

THE RECOGNIZED STANDARD
FOR QUALITY

CANAL TRANSITING SERVICES

- sues canal
- panama canal
- corinth canal
- bosporus straits

PORT OPERATION SERVICES

- egypt • egyptian
- turkey • red sea ports
- greece • cyprus
- sudan • hong kong

CHINA PORT OPERATION SERVICE

- operators at all
sea and river ports
in the P.R.C.

FINANCING

- available for all
CANDIA's activities

BUNKERING

- egypt
- panama
- china (p.r.c.)
- hong kong
- greece

LEGAL SERVICES

- available to clients in
all areas of CANDIA's
activities

SALE & PURCHASE

- ship demolition

HONORARY CONSULATE
OF PORTUGAL IN PIRAEUS

FOR FULL DETAILS CONTACT
YOUR NEAREST CANDIA OFFICE

Tlx. RCA 226106 CANY UR	Tel. (212) 468-1510
Tlx. 61715 CDIA HX	Tel. (5) 21-53-48
Tlx. 8951045 CANDIA G	Tel. (1) 323-1556
Tlx. 66106 CNDIA UN	Tel. (62) 20539
Tlx. 212125 CDIA GR	Tel. (1) 411-0011

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Νά εφαρμόζεται αυστηρά ο κώδικας μεταφοράς στερεών χύμα φορτίων

Τό υπουργείο Ναυτιλίας, μέ άφορμή επί- κίνδυνο περιστατικό πού συνέβη στό έξωτε- ρικό κατά τή μεταφορά φορτίου άνθρακα ά- πό αύτοθέρμανση, συνιστά νά ελέγχεται αυ- στηρά ή πιστή εφαρμογή, άπό τούς φορτω- τές, τής βασικής συμβουλής του Κώδικα Ά- σφαλούς Πρακτικής γιά τή μεταφορά στερε- ών χύμα φορτίων του IMO, ώστε νά άποφεύ- γονται παρόμοια περιστατικά.

Ειδικότερα, κατά τή μεταφορά φορτίων άνθρακα, συνιστάται:

- Οί θερμοκρασίες του φορτίου νά παρακο- λουθούνται τακτικά.

- Η τοποθέτηση θερμομέτρων σέ θήκες έν- τός άνάλογων σωλήνων, πού θά πρέπει νά ύ- πάρχουν σέ κάθε κύτος του πλοίου. Τά θερ- μόμετρα νά τοποθετούνται μετά τή φόρτωση και νά άνασύρονται μόνο γιά τήν άνάγνωση

τών ένδειξεων.

- Νά ύπάρχουν έφεδρικές θήκες, μήκους δύο μέτρων και θερμομέτρα γιά συμπληρω- ματικές μετρήσεις, γιατί ό άνθρακας ύπερ- θερμαίνεται σέ τυχαίες θέσεις.

- Νά διατηρείται πλήρης άερισμός.

Έξάλλου, έχει άποδειχθεί ότι μετρήσεις τής θερμοκρασίας διά των καταμετρητικών σωλήνων των σεντινών είναι άναξιόπιστες, έκτός άν:

- Τό ύψος του φορτίου κοντά στά καταμε- τρητικά είναι γνωστό και τό θερμομέτρο βρί- σκεται περίπου δύο μέτρα κάτω άπό τό ση- μείο αύτό.

- Τό θερμομέτρο, παραμένει μόνιμα στη θέση αύτή και άνασύρεται μόνο γιά τή άνά- γνωση τής ένδειξεως.

Στήν Έλλάδα ή έτήσια Συνέλευση τής INTERCARGO

Στίς 3 Ίουνίου θά πραγματοποιηθεί στόν Πειραιά, στά γραφεία τής εταιρίας Καραγε- ώργη, ή έτήσια γενική συνέλευση των μελών τής Ίντερκάγκο και τό άπόγευμα τής ίδιας ή- μέρας θά έπακολουθήσει άνοικτη συνάντη- ση παραγόντων τής Ναυτιλίας μέ κύριο όμι-

λητή τον κ. Βασίλη Παπαχρηστίδη, πρόεδρο τής Ίντερτάνκο και μέ τή συμμετοχή των κ.κ. Στάθη Γουρδομιχάλη, Γιάννη Χατζηπατέρα και Γιώργου Λαναρά, πρόδρων άντίστοιχα τής ΕΕΕ, του Κομμίτη και του Ναυτικού Έ- πιμελητηρίου.

Σύνοδος στην Άθήνα γιά τον έλεγχο πλοίων

Άπό 19-20 Μαΐου, θά πραγματοποιηθεί στην Άθήνα ή 12η συνάντηση τής Έπιτρο- πής τής Συμφωνίας του Μνημονίου συνεν- νόησης γιά τον έλεγχο των πλοίων στό λιμά- νια (Memorandum of Understanding) στην ό- ποία θά συμμετάσχουν εκπρόσωποι των 14 εύρωπαϊκών χωρών - μελών τής Συμφωνίας και τής Έπιτροπής τής ΕΟΚ, καθώς και πα- ρατηρητές του IMO, του ILO και των Άκτο- φυλακών των ΗΠΑ και του Καναδά.

Τήν έναρξη των έργων τής Έπιτροπής πού συνέχεται γιά πρώτη φορά στην Άθή- να θά κηρύξει ό Ύπουργός κ. Εύάγ. Γιαννό- πουλος.

Η Έπιτροπή θά έξετάσει τήν άνάγκη και τή σκοπιμότητα διεύρυνσης των όδηγιών πρós τούς έπιθεωρητές των χωρών - μελών τής Συμφωνίας, ώστε νά καλυφθούν και θέ- ματα τής συμβάσεως 147 του ILO, πού άνα- φέρονται στή σύμβαση ναυτολόγησης, στην άποζημίωση, στην παλιννόστηση και στά συνδικαλιστικά δικαιώματα των ναυτικών. Έπίσης θά άσχοληθεί μέ τά έλάχιστα επίπε- δα πού πρέπει νά τηρούνται στό πλοία, μέ θέματα πού άναφέρονται στή μεταφορά μέ

πηγήσεως του 1978, πού άνήκει στην έταιρία «ΝΑΤΑΣΑ ΙΙ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ» (κ. Παναγ. Καλής).

- «Αΐρήνς Ντέστιν», δεξαμενόπλοιο, πρ. «Diamond Glorious» ύπό σημαία Ταϊβάν, 78.021 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1971, πού άνήκει στην έταιρία «Venetiko Shipping Company Ltd.» (κ. Έλισάβετ Σαρόγλου).

- «Μαρίνα Λ.», μικτό σκάφος, ναυπηγού- μενο Νο. 370, 30.831 τον. γκρός, πού άνήκει στην έταιρία «La Fontana Nobla Ltd.» (κ. Βασ. Σακελλαρίδης).

- «Φοΐνις», μπάλκερ πρ. «Montcalm» ύπό γαλλική σημαία, 64.971 τον. γκρός, ναυπηγή- σεως του 1977, πού άνήκει στην έταιρία «Ge- nesis Maritime Corporation» (κ. Κων. Φαφα- λιώς).

- «Όλύμπικ Τζέμινι», μπάλκερ, πρ. «Fa Fa Venture» ύπό λιβεριανή σημαία, 29.710 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1980, πού άνή- κει στην έταιρία «Osborne Panama S.A.» (Springfield Shipping Co. Panama S.A.).

Άγοραπωλησίες

- Σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Licorne O- cean» 290.767 τον. d.w., 137.854 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 17,8 έκ.τ. δολλαρίων.

- Σέ μή κατανομαζόμενους άγοραστές έ- πωλήθη τό δηζελοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Άκουάριους» 32.531 τον. d.w., 19.869 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 5,6 έκ.τ. δολλαρίων.

- Στους Κινέζους έπωλήθη τό ύπό λιβε- ριανή σημαία μπάλκ κάρριερ «Καμάρα» 66.383 τον. d.w., 36.112 τον. γκρός, ναυπηγή- σεως 1977, έναντι τιμής περί των 11,5 έκ.τ. δολλαρίων.

- Επίσης στην Κίνα έπωλήθη τό ύπό κυ- πριακή σημαία μπάλκ κάρριερ «Σιγάντω Α.Σ.» 26.900 τον. d.w., 16.704 τον. γκρός, ναυ- πηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 5 έ- κατ. δολλαρίων.

- Έλληνες άγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Eglantine» 31.100 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1968, έναντι τιμής περί των 2,6 έκ.τ. δολλα- ρίων.

- Σέ πλοιοκτήτες πού δραστηριοποιούν- ται ύπό τή σημαία τής Λιβερίας έπωλήθη τό έλληνικό μπάλκ κάρριερ «Όλυνθία» 19.497 τον. d.w. 11.949 τον. γκρός, ίαπωνικής ναυ- πηγήσεως 1972.

- Σέ συμφέροντα Άπω Άνατολής έπω- λήθη τό έλληνικό μπάλκ κάρριερ «Άγιάν- νης» 50.300 τον. d.w., 30.427 τον. γκρός, ναυ- πηγήσεως 1977, έναντι τιμής περί των 10,2 έ- κατ. δολλαρίων.

- Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό δηζελο- κίνητο δεξαμενόπλοιο «Όχάιο» 117.900 τον. d.w., 55.878 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 8,2 έκ.τ. δολλαρίων.

ΑΡΧΙΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΙ

Μέ θαλάσσια προϋπηρεσία
ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

Άπό Μεγάλη Ναυτιλιακή Έταιρία.

Άπαραίτητη ή καλή γνώση Άγγλικής
Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού Τ.Θ. 80 127 Πειραιά.

**Η εφαρμογή των ευνοϊκότερων
ρυθμίσεων για τα πλοία**

Οδηγίες και συστάσεις για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών προς τους πλοιοκτήτες, ναυτικούς πράκτορες και όλους όσους συναλλάσσονται με τις κατά τόπους υπηρεσίες της παρέχει με έγκυκλιό της η Έπιθεώρηση Έμπορικων Πλοίων.

Στην εγκύκλιο τονίζεται η σπουδαιότητα της όρθης, ταχείας και πλήρους ενημέρωσης των πλοιοκτητών, ναυτικών πρακτόρων κ.λ.π. για τα δικαιώματά τους και για τις δυνατότητες να εφαρμόσουν τις ευνοϊκότερες για τα πλοία ρυθμίσεις.

Σε σχετική ανακοίνωση του ΥΕΝ αναφέρεται ότι εκτιμάται ότι η καθολική ενημέρωση των φορέων της Ναυτιλίας για την εφαρμογή όλων των ευνοϊκών για τα πλοία διατάξεων θα ανακουφίσει τα ελληνικά πλοία και θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητά τους.

Η επιστροφή φακέλων

Μετά την απόφαση του Υπουργού κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου για την επιστροφή των φακέλων που είχαν σχηματισθεί από το ΥΕΝ σε βάρος ναυτικών για την συνδικαλιστική και πολιτική δραστηριότητά τους, άρχισε η υποβολή σχετικών αιτήσεων από τους ενδιαφερομένους και η παράδοση των φακέλων.

Σχετικό αίτημα είχε υποβληθεί από τον βουλευτή του ΚΚΕ κ. Νικ. Καλούδη και τον πρώην βουλευτή του ίδιου κόμματος κ. Άντ. Αμπατιέλλο. Ο Υπουργός κ. Γιαννόπουλος σε δηλώσεις του είχε χαρακτηρίσει δίκαιο και νόμιμο το αίτημα των ανωτέρω και είχε διευκρινίσει ότι ο συνολικός αριθμός των φακέλων των ναυτικών που σχηματίστηκαν από το 1974 μέχρι το 1981 και φυλάσσονται στο υπουργείο Ναυτιλίας ανέρχονται σε 4.000 περίπου.

Η σύμβαση των κρουαζιεροπλοίων

Κυρώθηκε από τον Υπουργό κ. Εύαγ. Γιαννόπουλο και στάλθηκε για δημοσίευση στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, η συλλογική σύμβαση εργασίας για το 1988 των

πληρωμάτων των μεσογειακών επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων.

**Μέχρι τέλους 1989
οι μετασκευές Ε/Ο**

Με απόφαση του Υπουργού κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου παρατείνεται μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1989 η προθεσμία εντός της οποίας επιτρέπεται η εκτέλεση μετασκευών επιβατηγών - όχηματρωγών πλοίων ανοικτού τύπου, χωρίς προηγούμενη έγκριση της αρμόδιας υπηρεσίας του ΥΕΝ έφθοσον η μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες και όχημα των πλοίων δεν θα υπερβαίνει την αντίστοιχη μεταφορική ικανότητα των μεγαλύτερων, κατά γραμμή, πλοίων.

Σε σχετική ανακοίνωση του ΥΕΝ υπογραμμίζεται ότι με την πραγματοποίηση των μετασκευών αυτών επιτυγχάνεται οικονομία καυσίμων, ενιαίος τύπος επιβατηγού - όχηματρωγού πλοίου κατά πορθμειακή γραμμή, ενώ ταυτόχρονα ενισχύεται και η ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία.

**Έγχειρίδιο οδηγίων
για τον Περσικό Κόλπο**

Η Ε.Ε.Ε. γνωστοποίησε στο μέλη της ότι το General Council of British Shipping εξέδωσε νέο έγχειρίδιο με οδηγίες προς τους πλοιάρχους των πλοίων που καταπλέουν στον Περσικό Κόλπο.

Αντίτυπα έγχειριδίου τό όποιο τιμάται 12 λίρες έκαστον μπορούν να προμηθευθούν οι ενδιαφερόμενοι από G.C.B.S. 30/32, St. Mary Axe, London EC3A 8ET.

Η ναυσιπλοία στον Περσικό

Από τον Όργανισμό Λιμένων και Ναυτιλίας του Ίράν εξέδόθησαν οι ακόλουθες αγγελίες προς ναυτιλλομένους:

α) Προσωρινή διακοπή λειτουργίας των φανών στις θέσεις 26.09.30 Β, 55.18.00 Α και 26.20.30 Β, 55.12.28 Α.

β) Έναρξη λειτουργίας φανού σε θέση 26.10.40 Β, 55.20.36 Α, χρώματος κιτρίνου/μαύρου με χαρακτηριστικά κορυφής δύο μαύρους κώνους, και έφοδιασμένου με ανα-

κλαστήρα ραντάρ.

γ) Τοποθέτηση φανού στη θέση 26.25.30 Β, 64.31.00 Α, χρώματος κιτρίνου/μαύρου με χαρακτηριστικά κορυφής δύο μαύρους κώνους και έφοδιασμένου με ανακλαστήρα ραντάρ.

**Ο ύπολογισμός Λιμενικών τελών
στή Νιγηρία**

Τό ΥΕΝ ανακοίνωσε ότι από την 5.4.1988 ο ύπολογισμός των λιμενικών τελών στα λιμάνια της Νιγηρίας γίνεται βάσει της ολικής χωρητικότητας του πλοίου και όχι βάσει της καθαρής χωρητικότητας όπως ίσχυε μέχρι πρό τινος.

**Όμιλία του Υπουργού
στή Ναυτική Σχολή Πολέμου**

Ο Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος μίλησε στις 4 Μαΐου στους μαθητές της Ναυτικής Σχολής Πολέμου με θέμα η Έλληνική Έμπορική Ναυτιλία.

Η διάλεξη έγινε στα πλαίσια του εκπαιδευτικού προγράμματος ανωτέρων αξιωματικών που φοιτούν στη Σχολή και απέβλεπε στην κατά τό δυνατόν ολοκληρωμένη ενημέρωσή τους στα θέματα της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας.

**Ο ύπουργός θά δέχεται κάθε
Παρασκευή**

Ο Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος θά δέχεται τό κοινό, κάθε Παρασκευή κατά τις ώρες 12-2 μ.μ. Σε ανακοίνωση του ΥΕΝ αναφέρεται ότι ό κ. Υπουργός, δέν θά δέχεται όσους επιθυμούν νά τόν συναντήσουν άλλες ήμέρες εκτός από την καθορισμένη.

Ξεκινάει τό «Κράουν Όντισσιν»

Στή Δυτική Γερμανία έπρόκειτο νά γίνει τό Σάββατο ή όνομασία του νεότευκτου κρουαζιεροπλοίου της εταιρίας Ρόγιαλ Κρούιζ Λάιν «Κράουν Όντισσιν», τό όποιο ναυπηγήθηκε στα ναυπηγεία Πάπενμπουργκ και θά ύψώσει την Έλληνική.

Στήν τελετή της όνομασίας του σκάφους,

The North of England P & I Association Limited

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

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

Our numerous Greek members are now enjoying and 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 & Iassonos Str. No. 2
GR. 185-37 Piraeus

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

χωρητικότητα 40.000 τόννων, τό όποίο προορίζεται, όπως καί τά υπόλοιπα πλοία τής Ρόγιαλ Κρούϊζ Λάιν, γιά ύψηλό τουρισμό, έπρόκειτο νά παραστούν ό Υπουργός Ναυτιλίας κ. Εύάγ. Γιαννόπουλος, ό ύφυπουργός Έθνικής Οικονομίας γιά θέματα τουρισμού κ. Σκουλάς, ό γεν. γραμματέας τού ΕΟΤ κ. Κώστας Σκούρας, ό πρόεδρος τής Ένώσεως Έφοπλιστών Έπιβατηγών Πλοίων κ. Άνδρέας Ποταμιάνος, ό πρόεδρος τού ΟΛΠ. κ. Γ. Πρασινάκης καί ό γεν. γραμματέας τής ΠΝΟ.

Τόν Υπουργό πού αναχώρησε τήν Παρασκευή γιά τή Δυτική Γερμανία συνόδευσαν ό αρχηγός τού Λιμενικού Σώματος άντιναύαρχος Χρήστος Ντούνης, ό διευθυντής ώκεανοπόρου Ναυτιλίας πλοίαρχος Νικ. Χασιώτης καί ό κεντρικός λιμενάρχης Πειραιώς πλοίαρχος Έμμ. Πελοποννήσιος.

Δημοσίευση Π.Δ.

Δημοσιεύθηκε στήν Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 77 Α/25.4.88), τό άριθ. 175 Προεδρικό Διάταγμα «περί έφαρμογής τού Νόμου 4473/1965 «περί έλέγχου τής ναυσιπλοΐας, έπιθεωρήσεως έμπορικών πλοίων καί άλλων τινών διατάξεων, όπως τροποποιήθηκε μέ τό Β.Δ. 197/1969 καί τό Π.Δ. 371/73.

Έ διαρθρωση τών ύπηρεσιών τού Ο.Λ.Θ.

Άπό τό ΥΕΝ στάλθηκε γιά δημοσίευση στήν Έφημερίδα τής Κυβερνήσεως τό Προεδρικό Διάταγμα πού άφορά στή διάρθρωση καί λειτουργία τών ύπηρεσιών τού Όργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Έ διοίκηση ναυτικών πρακτόρων Θεσσαλονίκης

Τό νέο διοικητικό συμβούλιο τού Συλλόγου Ναυτικών Πρακτόρων Θεσσαλονίκης, συγκροτήθηκε σέ σώμα ώς έξης:

Πρόεδρος Άπ. Οικονομίδης, άντιπρόεδρος Στ. Ψιακής, γενικός γραμματέας Ί. Κοσμάτος, ταμίας Δ. Γκιγκιλίνης καί σύμβουλοι Δ. Λάμπρου καί Ν. Μαρούκης.

Έ αναγνώριση διπλωμάτων καί πτυχιούχων στήν ΕΟΚ

Τό Συμβούλιο τών Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων έξέδωσε πρόταση όδηγίας γιά τήν άμοιβαία αναγνώριση τών έθνικών άποδεικτικών ναυτικής ικανότητας γιά τά σκάφη μεταφοράς έμπορευμάτων μέ έσωτερική ναυσιπλοΐα ή όποία άπευθύνεται στά κράτη - μέλη τής ΕΟΚ.

Ό κανονισμός καταλληλότητας έπαγγελματικών πλοίων

Πρωθείται πρός δημοσίευση, σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος, μέ τό όποίο κυρώνεται ό κανονισμός «γιά τήν καταλληλότητα καί τής έπιθεωρήσεις μικρών επαγγελματικών πλοίων πού παραλαμβάνουν έπιβάτες καί έκτελούν θαλάσσιους πλόες μικρής άποστάσεως καί πλόες έσωτερικής ναυσιπλοΐας.

Δέν υποβάλλουν δήλωση «ΠΟΘΕΝ ΕΣΧΕΣ» μέλη διοικήσεων

Σέ έγγραφο τού ύπουργού Έμπορικής Ναυτιλίας, κ. Εύάγ. Γιαννοπούλου, αναφέρεται ότι οί έφοπλιστά καί ναυτικοί οί όποιοί είναι μέλη τών διοικητικών συμβουλίων Νο-

μικών Προσώπων Δημοσίου ή Ίδιωτικού Δικαίου, έποπτευομένων από τό Υπουργείο, δέν υπάγονται στίς διατάξεις τού άρθρου 6 τού Νόμου 1738/87 καί, συνεπώς, δέν υπέχουν ύποχρέωση ύποβολής δηλώσεως παρουσιακής καταστάσεως (πόθεν έσχες).

Στό έγγραφο αναφέρεται ότι από τίς ίσχύουσας διατάξεις, προβλέπεται σαφώς ότι έφοπλιστά καί ναυτικοί, τοποθετούνται στα διοικητικά συμβούλια Ν.Π.Δ.Δ., προτεινόμενοι από τίς οικείες συνδικαλιστικές οργανώσεις. Έφ' όσον λοιπόν ό διορισμός τους, δέν έξαρτάται άμέσως από τήν βούληση τού ύπουργού, δέν έμπίπτουν στίς διατάξεις τού άρθρου 6 τού νόμου 1738/87.

Έ συνέλευση τής Π.Ε.Π.Ε.Ν.

Τήν Τρίτη καί τήν Τετάρτη 17 καί 18 Μαΐου θά πραγματοποιηθεί ή τακτική γενική συνέ-

λευση τής Πανελλήνιας Ένώσεως Πλοίαρχων Ε.Ν., μέ τά παρακάτω θέματα ήμερησίας διατάξεως:

- Διοικητικός άπολογισμός 1987.
- Οικονομικός άπολογισμός 1987.
- Έκθεση έξελεγκτικής έπιτροπής 1987.
- Έκλογή έξελεγκτικής έπιτροπής 1988.
- Ψηφοφορίες επί διοικητικού καί οικονομικού άπολογισμού.

Έ έκδοση πιστοποιητικών γιά τόν Παναμαϊκό Νηογνώμονα

Έ κ. Καλλιόπη Λυριντζή, τής εταιρίας «Christou Associates Ltd.» ανακοίνωσε ότι ό κ. Γιώργος Λυριντζής, άρχιπλοίαρχος μηχαν. Ε.Α. τού ΠΝ., ανέλαβε Chief Surveyor τής εταιρίας. Στόν τομέα εύθύνης του περιλαμβάνονται καί έπιθεωρήσεις/έκδοση πιστοποιη-

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές τών μπώνκερς διεθνώς όπως διαμορφώθηκαν στίς 12 Μαΐου. Τιμές σέ δολ. ΗΠΑ, πηγή: TRANSMARINE Πειραιά, τηλέφ.: 4138525 - 4138547.

ΛΙΜΕΝΑΣ	IFO/180	MDO/MGO
Πειραιάς	83/85	148/153
Άλγκεθίρας	91/92	159/164
Αύγουστας/Γένοβα	88/90	163/168
Άμβούργου	81/82	142/144
Ρότερνταμ	77/79	130/135
Κύπρου	95/96	170/174
Πόρτ Σάϊδ/Σουέζ	93	180
Τζέντας	86,25	164,50
Ράς Ταούρα/Νταμμά	87,75	153,50
Μόντρεαλ	92/94	172/173
Νέας Υόρκης	85/86	166/170
Χάμπτον Ρόντς	82/84	165/168
Χιούστον	81/84	160/163
Λός Άντζελες	86/88	170/175
Ντάρμπαν	73/74	198/203
Λάγος	88/92	155/160
Τζιμπουτί	101/102	169/179
Ντακάρ	93/98	163/166
Λός Πάλλας	88/89	151/156
Θέουτα	87/89	154/156
Κολόμβο	98/101	174/176
Σίδνεϋ	97/98	177/179
Χόγκ Κόγκ	95/97	159/161
Σιγκαπούρη	89/91	156/160
Τόκιο	111/112	192/195
Κρίστομπαλ	95/97	175/180
Ρίο Ίανέϊρο	91	270
Μπούενος Άϊρες	101/103	208/213

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ
Ο ΓΝΩΣΤΟΣ ΣΑΣ ΓΙΩΡΓΟΣ ΣΤΟΥΡΑΪΤΗΣ
ΣΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ ΣΤΗΝ ΑΜΒΕΡΣΑ
ΝΑ ΣΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ
ΚΑΙ ΕΙΔΩΝ ΟΙΚΟΣΚΕΥΗΣ
STOURAITIS TAX FREE CARS

Klapdorp 24
 2000 Antwerpen
 Telephone: 00323 - 2317168
 or 2317473
 Home: 00323 - 2396523

ΓΡΑΦΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ:
κ. Παν. Σωτηρίου (Chief Eng.)
 Ησοταρά 50, 2ος όρος
 Τηλέφ.: 4117838
 Τελωνειακές πληροφορίες:
 κ. Νίκος Τζαβάλλας - τηλέφ.: 4119239

τικών του Νηογνώμονος Panama Register Corp.

Ο κ. Λυριντζής υπηρέτησε σε πλοία και τεχνικές υπηρεσίες του Π.Ν. και υπήρξε υπεύθυνος εκπαιδευτικών προγραμμάτων σε θέματα ασφαλείας πλοίου και θαλάσσιας ρύπανσης της HELMEPA.

Συνεργασία Ναυπηγείων 'Ελευσίνας — Π. Ναυτικού

Πραγματοποιήθηκε στις 10 Μαΐου στα Ναυπηγεία 'Ελευσίνας, η επίσημη τελετή ονομασίας της πλωτής δεξαμενής του πολεμικού ναυτικού που καθελκύστηκε την περασμένη εβδομάδα. Παράλληλα έγινε η τοποθέτηση στην ναυπηγική κλίνη της τροπιδας του δεύτερου από μία σειρά πέντε αρματαγωγών που πρόκειται να ενισχύσουν την επιχειρησιακή ικανότητα και τις μεταφορικές δυνατότητες της Διοίκησης Πλοίων 'Αποβίβασης.

Στό έργο αναφέρθηκαν κατά τη διάρκεια της τελετής, ο πρόεδρος της Α.Ε. Ναυπηγείων 'Ελευσίνας κ. Α. Μπούμης, ο αναπληρωτής υπουργός 'Εθνικής 'Αμυνας κ. Σ. Γιώτας, ο αρχηγός ΓΕΝ κ. Βασιλικόπουλος και ο πρόεδρος του σωματίου των εργαζομένων στα ναυπηγεία κ. Χαρίτος. Στην τελετή παρέστησαν ο υφυπουργός Μεταφορών και 'Επικοινωνιών κ. Σ. Ράλλης, ανώτατοι και ανώτεροι αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού, στελέχη συνδικαλιστικών φορέων κ.ά.

Σημειώνεται ότι στα πλαίσια της συνεργασίας Ναυπηγείων 'Ελευσίνας και Πολεμικού Ναυτικού είναι ήδη έτοιμες προς παράδοση πέντε αυτοκινούμενες φορτηγίδες (4 πετρελαίου και 1 νερού), μεταφορικής ικανότητας 300 τόννων ή κάθε μία.

Όλες οι παραπάνω κατασκευές εντάσσονται σε ένα ταχύρρυθμο κατασκευαστικό πρόγραμμα που έχει στόχο την ενίσχυση τόσο του Πολεμικού Ναυτικού όσο και των Ναυπηγείων 'Ελευσίνας. Κύριο χαρακτηριστικό του προγράμματος αυτού είναι ότι η ελληνική προστιθέμενη αξία υπολογίζεται σε 50% περίπου επί του κόστους των κατασκευών.

Πυρκαϊά στο «Κίνγκ Μίνως»

Πυρκαϊά εκδηλώθηκε την Παρασκευή στο μετασκευαζόμενο στην επισκευαστική βάση Περάματος Ε/Γ - Ο/Γ «Κίνγκ Μίνως» 17.000 κόρων των «Μινωικών Γραμμών».

Η πυρκαϊά, η οποία εκδηλώθηκε σε πρωινό μικρό γκαράζ του σκάφους, κατεσβέ-

σθη έπειτα από πέντε ώρες με τη βοήθεια πυροσβεστικών πλοιαρίων και όχημάτων και ρυμουλκών αφού προξένησε ύλικές ζημιές, τό ύψος των οποίων δεν είχε ακόμη εκτιμηθεί.

Από τις αναθυμιάσεις, δημιουργήθηκαν αναπνευματικά προβλήματα σε δύο μέλη επισκευαστικών συνεργείων και σε ένα μέλος του πληρώματος που μεταφέρθηκαν στο νοσοκομείο.

Η Σούλτζερ εγκατέστησε θυγατρική της εταιρία στον Πειραιά

Με την επωνυμία «Σούλτζερ 'Ελλάς» εγκαταστάθηκε στην 'Ελλάδα από τις αρχές Μαΐου θυγατρική εταιρία της Σούλτζερ 'Ελβετίας με έδρα στον Πειραιά και σκοπό τη στενότερη επαφή με τους πελάτες της ελβετικής εταιρίας και τη παροχή άμεσης βοήθειας σε τεχνικά θέματα.

Η «Σούλτζερ 'Ελλάς» διευθύνεται από τον μηχανολόγο μηχανικό κ. Δημήτρη Θεοδωράκη, έχει εγκατασταθεί στον εβδόμο όροφο του μεγάρου επί της 'Ακτής Μιαούλη 47-49 και προωθεί ήδη στην ναυτιλιακή αγορά του Πειραιώς ανταλλακτικά για τις μηχανές Σούλτζερ, ενώ παράλληλα θα ασχοληθεί με την προώθηση των προϊόντων που προορίζονται για εγκαταστάσεις διύλιση, σταθμών παραγωγής ρεύματος της ΔΕΗ, εξαρτημάτων για τις πλωτές εξέδρες του Πρίνου και της χημικής βιομηχανίας.

Η 'Εταιρία NAUTEC

Η εταιρία NAUTEC, που όπως είναι γνωστό αντιπροσώπευε στην 'Ελλάδα επί δεκαετίες την εταιρία Σούλτζερ και διευθύνεται από τον κ. Θ. Παππά, θα συνεχίσει να δραστηριοποιείται στην αγορά των ανταλλακτικών πλοίων τόσο για μηχανές Σούλτζερ όσο και για άλλους κατασκευαστές, καθώς από 1ης Μαΐου έπαψε να αντιπροσωπεύει αποκλειστικά την ελβετική εταιρία.

Ημερίδα με θέματα του κλάδου μεταφορών

Στα πλαίσια του ενημερωτικού και επιμορφωτικού προγράμματός της η 'Ενωση 'Ασφαλιστικών 'Εταιριών, σε συνεργασία με την 'Ενωση 'Ασφαλιστών Βορείου 'Ελλάδος, θα πραγματοποιήσει μεθαύριο Τρίτη ημερίδα με θέματα κλάδου μεταφορών.

Την ημερίδα που θα πραγματοποιηθεί στο

ξενοδοχείο «Ηλέκτρα» εκλήθησαν να παρακολουθήσουν στελέχη ασφαλιστικών εταιριών, πράκτορες, πραγματογνώμονες και διακανονιστές ζημιών και στελέχη βιομηχανικών, εμπορικών και μεταφορικών επιχειρήσεων της Βορείου 'Ελλάδος.

Στα θέματα που θα παρουσιάσουν οι κ.κ. Ν. 'Αδαμαντιάδης, Θ. Μελακοπίδης, Κ. Πετρόπουλος και Σ. Σαχλίκης περιλαμβάνονται: Παρουσίαση των σύγχρονων εξελίξεων και τάσεων στο κλάδο των μεταφορών, ανάληψη κινδύνων, παρουσίαση και ανάλυση στατιστικών στοιχείων ζημιών και συμπεριφορά συγκεκριμένων φορτίων και η σημασία της πρόληψης ζημιών.

Λιμενικός σταθμός ιδρύεται στην Κοιλιάδα

Με απόφαση του 'Υπουργού κ. Γιαννόπουλου εγκρίθηκε η ίδρυση λιμενικού σταθμού στην Κοιλιάδα 'Αργολίδας για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής και την αστυνόμευση των ακτών και της θάλασσας της.

Θά καταταγούν λιμενοφύλακες

Είκοσι τρεις λιμενοφυλάκες θα καταταγούν μετά από διαγωνισμό στο Λιμενικό Σώμα. Τη σχετική προκήρυξη υπέγραψε ο 'Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος.

Δικαίωμα συμμετοχής έχουν όσες: είναι ηλικίας 18-24 ετών, έχουν ανάστημα τουλάχιστον 1,60 μ., έχουν απολυτήριο εξετάσιου Γυμνασίου ή Λυκείου ή άλλης αναγνωρισμένης ισότιμης Σχολής, δεν έχουν καταδικαστεί για διάφορες αξιόποινες πράξεις και γνωρίζουν κολύμβηση.

Οι υποψήφιοι πρέπει να υποβάλλουν τα απαραίτητα δικαιολογητικά στο ΥΕΝ ή στις κατά τόπους λιμενικές αρχές μέχρι τις 10 'Ιουνίου.

Συγχαρητήρια σε πλήρωμα

Ο 'Υπουργός κ. Εύαγ. Γιαννόπουλος με τηλεγράφημά του προς τον πλοίαρχο και το πλήρωμα του φορτηγού «Μαρακάμπο Ρήφερ» εξέφρασε τις θερμές ευχαριστίες και τα συγχαρητήριά του για την αποτελεσματική συμβολή τους στη διάσωση του πληρώματος του γαλλικού πλοίου «Bimco C.C».

Συνέδριο σπουδαστών

Στις 7 και 8 Μαΐου πραγματοποιήθηκε στην αίθουσα συνεδριάσεων της ΠΝΟ τό 5ο συνέδριο της 'Εθνικής Σπουδαστικής 'Ενώσεως Συλλόγων Σχολών 'Εμπορικού Ναυτικού.

Στη διάρκεια των εργασιών του συνεδρίου διεξήχθησαν και αρχαιρεσίες, για την ανάδειξη των 11 μελών που απαρτίζουν το κεντρικό συμβούλιο της ΕΕΣΣΕΝ.

Πρόστιμα

Πρόστιμα συνολικού ύψους 16.201.470 δρχ., επέβαλαν τον περασμένο 'Απρίλιο οι κατά τόπους λιμενικές αρχές για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

Από τα παραπάνω πρόστιμα 6.676.970 δρχ. επιβλήθηκαν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένος, 3.740.000 δρχ. για παράνομη θάλασσα, 3.650.000 δρχ. για παράνομο ψάρεμα, 1.212.500 δρχ. για μεταφορά υπερίσχυων επιβατών, 342.000 δρχ. για παραβάσεις της νομοθεσίας περί ναυλώσεως θαλαμηγών, 328.000 δρχ. για όδηγηση ταχύπλοων σκαφών χωρίς τις απαραίτητες άδειες

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΓΙΑ ΠΩΛΗΣΗ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΣΤΟ ΜΕΓΑΡΟ ΤΣΕΡΚΑΚΗ

Φίλωνος 60

Πληροφορίες: Τηλέφ: 4521036

ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

'Από Μεγάλη Ναυτιλιακή 'Εταιρία

Προτιμούνται 'Αρχιμηχανικοί ή Μηχανικοί Α'

μέ προϋπηρεσία σε δεξαμενόπλοια. 'Απαραίτητη ή καλή γνώση 'Αγγλικής.

Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικού Τ.Θ. 80 127 Πειραιά.

καί 252.000 δρχ. για παραβάσεις του κανονισμού ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

• Το ύπολιμεναρχείο Στυλίδας επέβαλε πρόστιμο 300.400 δρχ. στον Α' μηχανικό του υπό σημαία 'Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων φορτηγού πλοίου «DABIYAN» γιατί προκάλεσε ρύπανση στο Μαλιακό Κόλπο με έλαιολιπαντικά.

Θά πωληθεί τό κτίριο της Ε.Ε.Ε. στην Αθήνα

Τό διοικητικό συμβούλιο της 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπιστών αποφάσισε την πώληση του κτιρίου της 'Ενώσεως επί της οδού Μητροπόλεως καί την αγορά οικοπέδου στον Πειραιά για την ανέγερση ιδιοκτήτου κτιρίου στο οποίο θα στεγασθούν οι υπηρεσίες της.

'Η συνταξιοδότηση ναυτικών πού σπουδάζουν

Μέ απόφαση του 'Υπουργού κ. Εύαγ. Γιαννόπουλου καθορίζονται τά δικαιολογητικά, πού απαιτούνται για συνταξιοδότηση ή συμμετοχή σε σύνταξη του ΝΑΤ τέκνων του ασφαλίσμένου μετά τη συμπλήρωση του 18ου έτους της ηλικίας τους καί μέχρι τη συμπλήρωση του 24ου έτους, για όσο χρόνο συνεχίζουν τις σπουδές τους σε σχολές τριτοβάθμιας εκπαίδευσης έσωτερικού ή έξωτερι-κού.

Τά δικαιολογητικά αυτά είναι:

- Αίτηση του ενδιαφερομένου ή εξουσιοδοτημένου προσώπου μέ θεώρηση της υπογραφής του από την αρμόδια αρχή.
- 'Επίσημο αντίγραφο ληξιαρχικής πράξεως γεννήσεως.
- Πιστοποιητικό έγγραφης σε σχολή.
- Βεβαίωση της σχολής μέ τη λήξη του έτους σπουδών, περί της προόδου του καί της κανονικής φοιτήσεως, υποβαλλόμενη κάθε ακαδημαϊκό έτος.
- Βεβαίωση της δημοτικής ή κοινοτικής αρχής του τόπου κατοικίας ή μονίμου διαμονής του ότι είναι άγαμος καί υπεύθυνος δήλωση του νόμου 105/69 ή του άρθρου 8 του νόμου 1599/86 του ίδιου ότι δέν τέλεσε γάμο.
- 'Υπεύθυνη δήλωση του νόμου 105 ή του 1599 ότι δέν άσκει βιοποριστικό επάγγελμα, ούτε λαμβάνει σύνταξη καί ότι τά μηνιαία εισοδήματά του δέν υπερβαίνουν τις 35.000 δρχ.
- Βεβαίωση, της προξενικής αρχής ότι δέν έργαζεται στο έξωτερικό καί δέν άσκει οποιοδήποτε επάγγελμα.

Θάνατος ναυτικού

Ο 'Ελληνας ναυτικός Γεώργιος Μάντος, 39 χρόνων, μάγειρας του υπό κυπριακή σημαία φορτηγού «Lucky Rose», πέθανε ενώ τό σκάφος βρισκόταν πλευρισμένο στο λιμάνι Ρεσίφ της Βραζιλίας. Ο Μάντος βρέθηκε, άναίσθητος στο κρεβάτι του, από τό ναύκληρο καί τό βοηθό μαγείρου, όταν πήγαν νά τον ξυπνήσουν για νά αναλάβει εργασία καί στο νοσοκομείο όπου μεταφέρθηκε διαπιστώθηκε ο θάνατός του πού όφειλόταν μάλλον σε καρδιακή προσβολή.

• Κάταγμα στο άριστερό του χέρι υπέστη στις 2 Μαΐου ο ναύτης 'Αριστείδης Σκαρτάδος, όταν τό επιβατηγό όχημα-αυτοκίνητο πλοίο «Παναγία Τήνος» στο οποίο έργαζόταν, πλαγιόδετο σε στο λιμάνι της Τήνου. Ο

τραυματίας μεταφέρθηκε στο Κρατικό νοσοκομείο Σύρου όπου νοσηλεύεται.

Οί κρουαζιέρες του «La Palma»

Τό κρουαζιερόπλοιο «La Palma» θα έκτελει καί έφέτος έβδομαδιαίες κρουαζιέρες από Βενετία — Πειραιά — Ρόδο — Κρήτη — Κέρκυρα — Ντουμπρόβνικ — Βενετία. Τό πλοίο θα φθάνει κάθε Δευτέρα στο λιμάνι του Πειραιά για από/επιβίβαση περιηγητών καί θα άναχωρεί αύθμερον για τη Ρόδο.

Τά ταξίδια αυτά θα συνεχιστούν μέχρι τό τέλος Νοεμβρίου.

Τά Διεθνή Βραβεία 'Ωνάση 1988

'Η έπίσημη τελετή της άπονομής των Διεθνών Βραβείων 'Ωνάση για τό 1988 θα γίνει στις 26 Μαΐου. 'Η τελετή θα γίνει στην αίθουσα της Παλαιάς Βουλής καί τά βραβεία θα έπιδώσει ο Πρόεδρος της Κυβερνήσεως κ. 'Ανδρέας Παπανδρέου.

Τό βραβείο «'Αθήναι» θα άπονενμηθεί στον κ. Robert McNamara, πρώην Πρόεδρο της Διεθνούς Τράπεζας.

Τό βραβείο «'Ολυμπία» στην Κρατική 'Υπηρεσία Μουσείων καί 'Αρχαιοτήτων της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

Τό βραβείο «'Αριστοτέλης» στην 'Ελίζαμπε Τέυλορ καί στην 'Οργάνωση κατά του AIDS.

Μέ την εύκαιρία της άπονομής των βραβείων, τό Διοικητικό Συμβούλιο του 'Ιδρύματος 'Αλέξανδρος Σ. 'Ωνάσης θα παραθέσει την ίδια ημέρα καί ώρα 20.30 δεξίωση προς τιμήν των βραβευσμένων καί των μελών της Διεθνούς 'Επιτροπής, στο ξενοδοχείο «Μεγάλη Βρετανία».

'Εξ άλλου ή Κρατική 'Υπηρεσία Μουσείων καί 'Αρχαιοτήτων της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, σε συνεργασία μέ τό 'Ιδρυμα «'Αλέξανδρος Σ. 'Ωνάσης» καί την Πρεσβεία της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας στην Αθήνα, θα παρουσιάσουν την έπίσημη παράσταση του «Xingian Acrobatic Troupe» στο Δημοτικό Θέατρο Πειραιώς, την Τετάρτη 25 Μαΐου καί ώρα 22.00, ενώ την Πέμπτη 26 Μαΐου, θα παρουσιασθεί ή έκθεση «Ο Πήλινος Στρα-

τός του Αυτοκράτορα Κίν Σί Κουάνγκ» στην 'Εθνική Πινακοθήκη.

Διάλεξη του ΕΛ.Ι.Ν.Τ.

Τό 'Ελληνικό 'Ινστιτούτο Ναυτικής Τεχνολογίας διοργανώνει στις 26 Μαΐου καί ώρα 18.30 στο έντευκτήριό του, Φίλωνος 137, Πειραιά, 1ος όροφος, διάλεξη μέ θέμα «Στοιχεία από μία έπιχείρηση ναυαγιαίρέσεως» καί όμιλητή τον κ. 'Ιωάν. Κολλινιάτη, ύποναύαρχος (Μ) ε.α. διπλωματούχος ναυπηγός - μηχανολόγος. Μετά τη διάλεξη θα έπακολουθήσει συζήτηση, ενώ τό μπάρ του έντευκτηρίου θα παραμείνει άνοιχτό κατά τη διάρκεια της διαλέξεως.

'Η ένημέρωση για τό AIDS

Τό YEN, συμμετέχοντας στην έκστρατεία διαφώτισης γύρω από την άσθένεια του AIDS, εξέδωσε σε συνεργασία μέ την 'Εθνική 'Επιτροπή 'Ελέγχου του AIDS, καί κυκλοφόρησε σε 200.000 αντίτυπα πλήρως ένημερωμένο έντυπο, τό όποιο στάλθηκε στους 'Ελληνες ναυτικούς, στους σπουδαστές όλων των Σχολών καί Λυκείων 'Εμπορικού Ναυτικού στις ναυτεργατικές οργανώσεις καί στις κατά τόπους λιμενικές αρχές για νά ενημερωθούν σωστά καί υπεύθυνα οι ναυτικοί μας καί οι σπουδαστές των ναυτικών σχολών για την «άσθένεια της έποχής».

Στο ειδικό έντυπο του YEN αναφέρονται αναλυτικά τά συμπτώματα της άσθένειας, οι τρόποι μέ τους οποίους μπορεί νά μεταδοθεί, οι προφυλάξεις πού πρέπει νά παίρνονται, καί γενικά, κάθε χρήσιμο στοιχείο γύρω από την άσθένεια.

Δεξίωση της Multiport Ship Agencies

Μέ την εύκαιρία της πραγματοποιήσεως στην Αθήνα της 10ης έτήσιας συνέλευσης των αντιπροσώπων της Multiport Ship Agencies Network, ή εταιρία παρέθεσε δεξίωση στο ξενοδοχείο 'Ιντερκοντινένταλ στις 10 Μαΐου, στην όποια παρέστησαν οι άνά τον κόσμο συνεργάτες της Multiport Ship Agencies καί πολλά ατελέχη της ελληνικής ναυτικής κοινωνίας.



CARS IMPORT
TAX FREE CARS

**Για Ναυτικούς εξόφληση με την παράδοση
υπεύθυνα & σίγουρα**

- καινούργια μεταχειρισμένα αυτοκίνητα
- παράδοση σε 10 μέρες • δωρεάν εκτελωνισμός
- χαμηλό κόστος μεταφοράς

Κολοκοτρώνη 74-76 Πειραιάς • Τηλ.: 412.6319 - 411.9833
TLX: 223193 EUGE GR

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Όνομα	Σημεία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
Αΐ' ΝΙΚΟΛΑΣ Ι.	Κυπριακή	12.376	1976	Σάν Λορέντζο για Σάν Νικόλας, προσάραξε στον π. Παρανά στις 5/5. Αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκού και κατέπλευσε στο Σάν Νικόλας. Κατά τον απόπλου για Μπ. Αίρες, στις 10/5, συγκρούστηκε με το φορτηγό «Warszawa II» χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές.
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	Έλληνική	12.772	1976	Υπέστη ελασματοουργικές ζημιές στο κύτος, συνεπεία κακοκαιρίας κατά το ταξίδι Ξιαμέν για Έσάκι, τον Μάρτιο. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στην Αμβέρσα.
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	Έλληνική	11.500	1982	Υπέστη ελασματοουργικές ζημιές κατά την εκφόρτωση στη Σιγκαπούρη στις 9/5.
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ	Έλληνική	6.300	1978	Κατά το ταξίδι Σ. Λουισία για Σ. Χουάν στις 22/4, υπέστη βλάβη στη κυρία μηχανή.
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	Έλληνική	13.750	1984	Βενεζουέλα για Σαουθάμπτον, προσέκρουσε σέ φράγμα δεξαμενής στην Αμβέρσα, στις 9/5 και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ	Έλληνική	6.680	1973	Επιθεωρήθηκε στη Σιγκαπούρη, συνεπεία βλάβης που υπέστη στη μηχανή, στις 28/4 και 7/5 κατά το ταξίδι Λάζ Πάλμας για Τόκιο.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΓΙΑΣΟΣ	Έλληνική	36.000	1982	Κατά τον διάπλου της Διώρυγας του Παναμά, στις 8/5 προσέκρουσε σέ φράγμα δεξαμενής και υπέστη ζημιές στην πλήρη.
Αΐ' ΛΣΑ	Λιβερτιανή	16.235	1972	Ανέφερε βλάβη στην μηχανή, στη Σύρο, στις 29/4.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	Έλληνική	24.984	1984	Κατά το ταξίδι Ντάρμπαν για Μιζουσίμα υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή, στις 3/3. Αναλήφθηκαν επισκευές στο Κόμπε.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ	Έλληνική	9.918	1978	Προσέκρουσε σέ υποβρύχιο αντίκειμενο κατά το ταξίδι Ραβέννα για Ρόττερταμ, στις 13/3 και κατέπλευσε στον Πειραιά για επιθεώρηση.
ΛΙΜΠΕΞΕΛ	Παναμαϊκή	17.872	1969	Κατά τον κατάπλου στο Τίλμπουρι, στις 9/5, προσέκρουσε σέ αποβάθρα και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Λ. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ	Κυπριακή	41.961	1971	Συγκρούστηκε στο Σουΐνιζσκει, στις 2/5, με πολεμικό σκάφος του Ανατολικογερμανικού Ναυτικού και προσάραξε. Ζητήθηκε η συνδρομή ρυμουλκών για την αποκόλληση.
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	Έλληνική	15.852	1981	Προσέκρουσε σέ γέφυρα στη λ. Μίτσιγκαν, στις 6/5 και υπέστη σοβαρές ζημιές στην υπερκατασκευή.
ΡΕΝΕΣΙ	Έλληνική	11.716	1970	Αμβέρσα για Ακαγιούτλα, κατά τον διάπλου της Διώρυγας του Παναμά στις 7/5, προσέκρουσε σέ φράγμα δεξαμενής και υπέστη ελασματοουργικές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ:				
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ	Έλληνική	58.185	1972	Ανέφερε σύγκρουση με τη φορτηγίδα «Ocean 90» στη Ν. Υόρκη, στις 18/12. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές στη Σιγκαπούρη.

GEORGE DAHDAL SHIPPING AGENCY

AQABA, JORDAN

IF ONE OF YOUR VESSELS WILL CALL AQABA PORT IN COMING FUTURE
AND YOU ARE LOOKING FOR A RELIABLE AGENT WITH GOOD EXPERIENCE IN SHIPPING
BUSINESS YOU JUST CONTACT US FOR THE BEST SERVICE AS YR FULL AGENT OR
PROTECTING AGENT.

TLX No. 62238 DAHDAL JO -, CABLE: DAHDAL, TEL: 313455, P.O.BOX 159



Για τη μεγάλη μας ναυτιλία
σ' ολό τον κόσμο ένας μεγάλος
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ
ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΑΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 23, 185 35 ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4177632, 4116966, 4124286
ΤΕΛΕΞ 213464, 211564, 241149 HRS GR - ΤΗΛΕΓ. ΔΙΕΥΘ. HELLREGSHIP
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: ΦΑΣΙΑΝΟΥ 2 & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΤΗΛ.: 544762-3

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τα «Ναυτικά Χρονικά» και ιδιαίτερα η παρούσα στήλη αισθάνονται ιδιαίτερη ικανοποίηση διότι οι πρόσφατες προβλέψεις μας και τα επί της ναυλαγοράς σχόλια φαίνονται να επαληθεύουν. Και δεν αποτελεί τούτο κάτι το παράδοξο, δεδομένου ότι πάντοτε στηριχθήκαμε και στηριζόμαστε σε μία προσεκτική «εκ των ένων» παρατήρηση των συμβαινόντων μαζί με ακριβολόγο αξιολόγηση όλων των εις χείρας μας στατιστικών και άλλων στοιχείων.

Η πρόσφατη πτώση των δεικτών της ναυλαγοράς — και επιπλέον στον όρο διότι οι «δείκτες» μέχρις ενός σημείου μόνον αντικατοπτρίζουν τα μεγέθη και τα επίπεδα της αγοράς — που άρχισε λίγο πριν από το Πάσχα των Δυτικών και συνεχίστηκε καθ' όλη τη διάρκεια του 'Απριλίου, ήδη από τις 5 Μαΐου φαίνεται να οδηγείται σε ανάκαμψη, πού, αν δεν έχει ακόμα αποκαταστήσει τις πρόσφατες επιδόσεις, αποδεικνύει ότι, σε κάποιο βαθμό, η κάμψη πρέπει να αποδοθεί στην εκ των παρατεταμένων εορτών περιοδο και, ιδίως, στην έντονη προσπάθεια των ενδιαφερομένων ναυλωτών να προκαλέσουν συσσώρευση χωρητικότητας.

Είναι πλέον φανερό ότι η εν λόγω προσπάθεια απέφερε πρόσκαιρα (όχι, βέβαια, και άσχημα) αποτελέσματα. Ήδη, όμως, με το πέρας όλων των εορταστικών εκδηλώσεων, τελευταία των οποίων τό 'Ιαπωνικό πενήντημο μέχρι και 5ης Μαΐου, η πραγματικότητα έρχεται να διαλύσει κάθε το τεχνητό ή αντικείμενο στους πάγιους νόμους της αγοράς και οι δείκτες λαμβάνουν την ανιούσα. Όλα αυτά συμβαίνουν — και τούτο πρέπει δεόντως να τονισθεί — κάτω από συνθήκες διαρκούς «ευμερείας» για όρισμένα μεγέθη και τύπους, εκ των οποίων αξιο ιδιαίτερης μνείας τό handy size bulkcarrier πού, ειδικά στο χώρο του 'Ατλαντικού, δεν έπαψε να ζητείται.

Πρέπει, όμως, παράλληλα να τονισθεί — πολλές φορές τό έχομε επισημάνει στο παρελθόν και μόλις προσφάτως — ότι η ύπαρξη χωρητικότητας βρίσκεται ακόμα σε αναντιστοιχία με τη μέση ζήτηση των καιρών μας, γεγονός πού επιβάλλει άκρα επαγρύπνηση ως προς την πρόσκτηση νέων μονάδων, κάνοντας συγχρόνως επιτακτική την απελευθέρωση από την ύπαρξη παλαιά και αντικοινωνική χωρητικότητα.

Με αυτές τις σκέψεις και μαζί με τη διαπίστωση ότι τά μεγάλη λάθη του παρελθόντος δε φαίνεται να επαναλαμβάνονται, πρέπει να εκφράσουμε συγκρατημένη αισιοδοξία για τό άμεσο μέλλον και — απροβλέπτων καταστάσεων εξαιρουμένων — μπορούμε να προβλέψουμε σ' ένα «καλό» καλοκαίρι και μία σχετικά υψηλή ναυλαγορά μέχρι και τό τέλος της άνοιξης του 1989. Βεβαίως, η παρεμβολή της αλλαγής Προέδρου στις ΗΠΑ πιθανόν να σημάνει και νέα οικονομική πολιτική με σημαντικές επιπτώσεις στον τομέα των διεθνών ανταλλαγών και, επομένως, των θαλασσίων μεταφορών, άμφιβάλουμε όμως αν οι τέτοιες επιπτώσεις θα είναι τόσο άμεσες, ώστε να επενεργήσουν μέσα στα παραπάνω χρονικά περιθώρια.

Και μετά από αυτήν την μάλλον τολμηρή προβολή στο μέλλον, άς ρίξουμε μία ματιά στα του δεκαπενθημέρου:

Δέν είναι επίσημα βεβαιωμένο, είναι όμως σχεδόν βέβαιο ότι, τη στιγμή πού γράφονται αυτές οι γραμμές, οι ναυλοί πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για 'Ιαπωνία επανακάμπτουν στην περιοχή των δολ. 24 ενώ ο πρὸς Κόντινεντ αντίστοιχος ναυλος δέν μάς έδωσε πρόσφατη χαρακτηριστική περίπτωση αν και όλα τά στοιχεία πείθουν περί της σημαντικής βελτίωσης.

Χαρακτηριστικό των ημερών υπήρξε και η έντυπωσιακή άνοδος της ζήτησης από Ν. 'Αμερική ('Αργεντινή, Βραζιλία) και από τη Δυτική επίσης άκτή της. Άλλος τομέας όπου άπασχολήθηκε μεγάλος αριθμός handy πλοίων ήταν οι Μεγάλες Λίμνες πού έζησαν αντίστοιχα ... μεγάλες στιγμές.

Αυστραλιανά φορτία (σιτηρά, άνθρακες, μεταλλεύματα) ανακούφισαν τη δοκιμαζόμενη αγορά της 'Απω 'Ανατολής και, με την πάροδο του χρόνου, ελπίζεται να υπερνικήσουν την τάση φυγής από την περιοχή πρὸς άλλες πλέον ύποσχομενες (Κόλπος ΗΠΑ, Ν. 'Αφρική, 'Αργεντινή), φαινόμενο πού κατά πολύ συνέτεινε στην πρόσφατη κάμψη. Σε αυτό άσφαλώς θά συμβάλει και ο Βόρειος Ειρηνικός, ιδίως όταν αποκατασταθεί τό σύστημα μεταφοράς φορτίων πρὸς τούς θαλάσσιους λιμένες, σύστημα πού υφίσταται τις επιπτώσεις σειράς άπεργιών και έμποδίζει την εύρυθμη άνέλιξη των φορτώσεων. Γενικά, όμως, η 'Απω 'Ανατολή εξακολουθεί να είναι συγκριτικά ύποβαθμισμένη.

Με γνώμονα τά προελεχθέντα, η άναφορά στα λοιπά φορτία για μία ακόμα φορά δέν παρουσιάζει ιδιαίτερη σημασία. Ειδικά ως πρὸς τά λιπάσματα, σημειώσαμε αριθμό «δυναμει» εκκρέμους έντολων της 'Ινδικής Κυβερνήσεως, πού άσφαλώς σημαίνει αύξηση της ζήτησης μεσαίων και μικρού μεγέθους στις προσεχείς ήμέρες.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Με την άνάκαμψη της ζήτησης παρατηρείται και αύξητική τάση στα μισθώματα των χρονοναυλώσεων. Και ενώ είναι σχετικά ένωρίς να εξαχθούν άσφαλή συμπεράσματα μέσα στις λίγες ήμέρες πού πέρασαν από τότε, χρήσιμο θά ήταν, όπως δειγματοληπτικά και, όμολογουμένως, επιπόλαια, να σημειώσουμε λίγες χαρακτηριστικές πράξεις. Από αυτές άσφώς συνάγεται η σχετική ζωρότητα του 'Ατλαντικού, κάποια ύποτονικότητα στην 'Απω 'Ανατολή με σποραδικές εκλάμψεις και η εκ νέου είσοδος της Νότιας 'Αφρικής:

- 66.000 τον. d.w. από Βαλτική, μέχρι 4 μήνες, δολ. 12.750.
- 65.000 τον. d.w. από 'Ιαπωνία, μέχρι 6 μήνες, δολ. 12.000.
- 61.000 τον. d.w. από Κόντινεντ, κυκλικό Δ. 'Αφρικής, δολ. 12.500.
- 54.000 τον. d.w. από Μεσόγειο για 'Απω 'Ανατολή, μέσω Βραζιλίας, δολ. 10.750.
- 41.000 τον. d.w., από Ν. Α. 'Ασία για ΗΠΑ ('Ατλαντικό) δολ. 6.500.

— 61.300 τον. d.w., από Κόντινεντ για 10 μήνες, δολ. 13.000.

— 34.000 τον. d.w., από 'Ιαπωνία, κυκλικό Αυστραλίας, δολ. 8.250.

— 26.400 τον. d.w., από Δ. 'Ακτή ΗΠΑ για Αυστραλία, δολ. 8.300.

— 23.000 τον. d.w., από Δανία, κυκλικό Μ. Λιμνών, δολ. 7.000.

— 26.500 τον. d.w., κυκλικό Μ. Λιμνών, δολ. 9.500.

— 34.700 τον. d.w., από Ν. 'Αφρική για Κόντινεντ, δολ. 10.200.

— 28.000 τον. d.w., από Περσικό (Μουσκάτ) μέσω Ν. 'Αφρικής για 'Απω 'Ανατολή, δολ. 7.500.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μέσα σε συνθήκες επιτεινόμενης αβεβαιότητας ως πρὸς την εξέλιξη των τιμών του άργού πετρελαίου και κάτω από τη σκιά των πολεμικών γεγονότων και της άπειλης κατά της ναυσιπλοίας στην περιοχή του Περσικού Κόλπου, ήταν φυσικό να υφίσταται χαλαρή ζήτηση του άπέληξε στην καθήλωση των ναύλων. Η γενική αισιοδοξία, όμως, ως πρὸς την μελλοντική (μέσω και μακροπρόθεσμη) διαμόρφωση της ισορροπίας προσφοράς - ζήτησης δέν επέτρεψε περαιτέρω απώλειες και οι πληρωθέντες ναυλοί άνέντως συγκρίνονται με εκείνους της προηγούμενης περιόδου, με κέρδη κατά περίπτωση.

Ο ναυλος για VLCC από Περσικό διαμορφώθηκε μεταξύ WS 34-35 για δυτικές και WS 35-39 για ανατολικές όψιόν ενώ WS 33.75 πληρώθηκαν σε ULCC για Βραζιλία (325.000 τόννοι). Μικρότερα πλοία κλείνονταν σε άνάλογους ναύλους με τούς 100.000 τόννους για άνατολή στα WS 65.

Συγκρατημένη η Μεσόγειος, με έπισφαλή ισορροπία πού έδωσε εύκαιριες για καλή ναύλωση ενώ δέν έλλειψαν και τά προβλήματα στοιχειώδους άπασχολήσεως. Οι 50.000 τόννοι για ένδομεσογειακή μεταφορά πλήρωναν WS 130 με τούς 80.000 τόννους στα WS 85-90. Η ζήτηση μπορεί γενικώς να χαρακτηριστεί ικανοποιητική και περιελάμβανε φορτία μέχρι και του μεγάλους VLCC.

Ίκανοποιητική και η ζήτηση στη Δυτική 'Αφρική όπου ο ναυλος για 120.000 τόννους με προορισμό ΗΠΑ πλήρωνε περί τά WS 52 (Κόλπο) και WS 55 ('Ακτή 'Ατλαντικού). Όταν γράφονταν αυτές οι γραμμές, ζήτηση και ναυλοί ακολουθούσαν την άνιούσα.

Η κατάσταση στη Βόρειο Θάλασσα δέν επέτρεπε ιδιαίτερο σχολιασμό, η Καραϊβική όμως παρουσίαζε, ήδη από την άρχή του μηνός, έλαφρά βελτίωση.

Κατάσταση άσταθούς ισορροπίας επικρατούσε και στα καθαρά φορτία, κυρίως στα πρὸς άνατολή.

Γενικά, κατά την κρίση παλαιού πεπειραμένου operator, η ναυλαγορά πετρελαίου οδηγείται σε καλό δρόμο, από τον όποιο μόνο άπερίσκεπτες ένέργειες μπορούν να τη βγάλουν...

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΣΩΤΗΡΑΣ: Άμερ. Κόλπο 26.500 τον. γεννήματα Ταϊβάν, δολ. 35 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 18-26.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ: Ένα λιμάνι Άργεντινής 8-χι βορειότερα Σάν Λορέντζο με συμπλήρωση Μπουένος Άϊρες 22.000 τον. γεννήματα Μπουεναβεντούρα, δολ. 32,50 2.000/2.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Μαΐου 23-27.

ΑΓΙΟΓΚΑΛΟΥΣΣΕΝΑ: Βορ. Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Μπουένος Άϊρες 22.000 τον. γεννήματα Άκαμπα, δολ. 35, 4.000/2.000 τον. έλευθ. εκφόρτωση, Μαΐου 1-15.

ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ: Σαϊντ Λόρενς 49.500 τον. σιτηρά Τζέντα, δολ. 1.089.000 κατ' άποκοπή φίο, 17 ημέρες, Μαΐου 23-28.

ΣΗΜΠΕΡΝΤ: Άμερ. Κόλπο 50.000 τον. γεννήματα Νότιο Κορέα, δολ. 21,50 φίο, 11 ημέρες, τέλη Μαΐου.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ: Άμερ. Κόλπο 21.500 τον. γεννήματα Άνατολ. άκτή Μεξικού, δολ. 12 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, Μαΐου 12-17.

ΧΕΛΕΝ: Άμερ. Κόλπο 61.000 τον. σιτηρά Άκαμπα/Τζέντα, δολ. 1.385.000 κατ' άποκοπή φίο, 30 ημέρες, Μαΐου 14-18.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 20.500 τον. ζάχαρη χύδην Άμερ. Κόλπο, δολ. 24, 750 τον. φορτωση, μέχρι Μαΐου 10.

ΣΤΑΔΙΟΝ: Ρίο Γκράντε 24.000 τον. ζωοτροφές Πολωνία, δολ. 32 φίο, 3.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, μέσα Μαΐου.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ: Άμερ. Κόλπο 18.650 τον. γεννήματα Πουέρτο Καμπέλο, δολ. 17,50 φίο, 4 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση Μαΐου 2-10.

ΤΖΟΥΕΛ 1: Βορ. Ειρηνικό ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα Άπαωνία, δολ. 11,80 φίο, 11 ημέρες, Μαΐου 15-25.

ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ: Άμερ. Κόλπο 65.000 τον. κώ πετρελαίου Δυτική Ιταλία, δολ. 9,85 φίο, 15.000/10.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άρχές Μαΐου.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ: Άμερ. Κόλπο 30.000 τον. γεννήματα Μαρόκο, δολ. 15,50 φίο, 5 ημέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Χάμπτον Ρόντς 10.000 τον. γαϊάνθρακες Τάραντο, δολ. 7,60 φίο, 3 ημέρες, Μαΐο.

ΑΠΟ ΆΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ: Νιού Σάουθ Γουέιλς 120.000 τον. γαϊάνθρακες Ρόττερταμ, δολ. 11 φίο, 25.000/25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, τέλη Μαΐου.

ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.: Πόντα ντέ Μαδέιρα 125.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Ρόττερταμ, δολ. 5,50 φίο, 7 ημέρες, άρχές Μαΐου.

ΦΑΝΕΛΙ: Τζουμπάιλ 10.000 τον. λιπάσματα χύδην Δυτική άκτή Ινδίας, δολ. 20,50 φίο, φορτωση κλίμακας/1.000 τον. εκφόρτωση, Μαΐου 5-11.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΦΑΔΕΡ: 27.573 τον. d.w. του 1977, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, κυκλικό ταξίδι μέσω άνατολ. άκτης Νοτίου Άμερικής με έπαναπαράδοση Βαρκελώνη/Σκώ, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΝΙΚΗ: 27.035 τον. d.w. του 1973, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ, κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού με έπαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Άμβούργο, δολ. 7.700 την ημέρα.

ΣΙΛΒΕΡ ΣΑΞΕΣΣ: 34.168 τον. d.w. του 1975, παράδοση Άπαωνία άμεση, ταξίδι με έπαναπαράδοση Άμερ. Κόλπο δολ. 6.400 την ημέρα, όψιόν κυκλικό ταξίδι, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΠΛΑΝΕΤ: 62.535 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ντάρμπαν Μαΐου 20-30, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 12.000 την ημέρα.

ΚΑΡΙΝΑ: 27.963 τον. d.w. του 1975, παράδοση διερχόμενο Μουσακάτ άμεση, ταξίδι μέσω Νοτ. Άφρικής με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Άπαωνία δολ. 7.500 την ημέρα.

ΝΑΤΑ: 14.900 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βανκούβερ Μαΐου 23-31, έπαναπαράδοση Καράτσι/Σιγκαπούρη δολ. 5.075 την ημέρα πλέον

δολ. 75.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΣΕΪ'ΛΜΑΝ: 30.400 τον. d. του 1980, παράδοση Ντάρμπαν μέσω Μαΐου, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 8.025 την ημέρα.

ΣΗ ΤΑΪ'ΓΚΕΡ: 22.630 τον. d.w. του 1973, παράδοση Λάγος Μαΐου 10-15, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ με έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Άπαωνία, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ: 27.560 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μεγ. Λίμνες μέσω Μαΐου, ταξίδι Νοτ. Άφρικής, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ: 26.978 τον. d.w. του 1983, παράδοση στόν πιλότο Δουκέρκης Μαΐου 10-14, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με έπαναπαράδοση Σκώ/Γιβραλτάρ, δολ. 8.100 την ημέρα.

ΕΥΠΟ ΑΓΚΤΣΑ: 25.884 τον. d.w. του 1977, παράδοση Βορ. Ισπανία Μαΐου 16-23, έπαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Άπαωνία συμπερ. Κίνας, δολ. 10.000 την ημέρα.

ΠΡΙΑΜΟΣ: 60.548 τον. d.w. του 1970, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, κυκλικό ταξίδι άνατολ. άκτών Νοτ. Άμερικής με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 10.250 την ημέρα.

ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ: 54.312 τον. d.w. του 1980, παράδοση Άμβούργο άμεση, ταξίδι Άτλαντικού με έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 9.900 την ημέρα.

ΟΡΛΑΝΤΟ: 72.000 τον. d.w. του 1976, παράδοση Πάσσερο άμεση κυκλικό ταξίδι Άτλαντικού, δολ. 12.400 την ημέρα.

ΣΗ ΚΟΥΗΝ ΙΙ: 34.698 τον. d.w. του 1983, παράδοση Νοτ. Άφρική Μαΐο, έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 10.200 την ημέρα.

ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΑΣ: 13.717 τον. d.w. του 1971, παράδοση Φλάσιγκ άμεση, έπαναπαράδοση Έρυθρά-Θάλασσα, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΕΥΝΙΚΗ: 61.745 τον. d.w. του 1977, παράδοση Κορέα Μαΐου 5, ταξίδι μέσω Ρίβερ Πλέιτ καί Αίγυπτο με έπαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 7.850 την ημέρα.

ΒΑΛΙ Π.: 15.251 τον. d.w. του 1974, παράδοση Βραζιλία Μαΐο, έπαναπαράδοση Άγκόλα, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΘΕΟΦΑΝΩ: 23.150 τον. d.w. του 1977, παράδοση Μεγ. Λίμνες άμεση, έπαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 7.000 την ημέρα.

ΑΡΜΑΝ ΙΙ: 18.150 τον. d.w. του 1977, παράδοση Χιλή Μαΐο, έπαναπαράδοση Άμβέρσα / Άμβούργο, δολ. 8.500 την ημέρα.

ΜΑΙΡΗ Μ.: 41.000 τον. d.w. του 1975, παράδοση Σιγκαπούρη μέχρι Μαΐου 22, έπαναπαράδοση Βοστώνη/Γκάλβεστον, δολ. 6.500 την ημέρα.

ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ: 45.245 τον. d.w. του 1978, παράδοση Άπαωνία Μαΐου 4, ταξίδι μέσω Δυτικής άκτης ΗΠΑ με έπαναπαράδοση Αυστραλία, δολ. 8.625 την ημέρα.

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ: 63.384 τον. d.w. του 1977, παράδοση Άμβέρσα / Άμβούργο Μαΐο, ταξίδι πέντε μηνών, δολ. 12.250 την ημέρα.

ΜΑΡΙΛΟΥ ΙΙ: 61.129 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κόντινεντ μέσω Μαΐου, ταξίδι 3-5 μηνών με έπαναπαράδοση Άπω Άνατολή, δολ. 11.800 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ: Σκίλντα 50.000 τον. μέρος φορτίου Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 102,5, Μαΐο.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΡΕΪ'ΤΝΕΣΣ: Χάουντ Πόιντ 65.000 τον. μέρος φορτίου Μεσόγειο WS 73,75, Μαΐου 12.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ: Δυτ. Άφρική 130.000 τον. Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ/Άμερ. Κόλπο/Καριβική WS 47,5, Μαΐου 20.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Τής 78.000 τον. μέρος φορτίου Κόντινεντ, WS 70, Μαΐου 10.

ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ: Κωνσταντίνζα 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 130, όψιόν Μεσόγειο WS 135, Μαΐου 8.

ΣΗ ΣΚΑΟΥΤ: Άρζού 60.000 τον. Τριέστη, WS 110, Μαΐου 10.

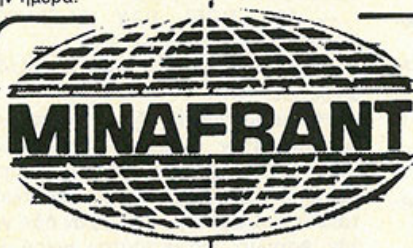
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ: Περισκό Κόλπο 68.000 τον. μέρος φορτίου Μπόταν Μπαϊν, WS 82,5, Μαΐο.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ: Καρίπιτο 37.000 τον. μέρος φορτίου Γιάρκταουν WS 150, Μαΐου 14.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Γέμπο 38.000 τον. καθαρά Άκτή Άτλαντικού ΗΠΑ WS 125, Μαΐου 12.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΥ: Έλλάδα 28.000 τον. καθαρά Νέα Ζηλανδία, δολ. 975.000 κατ' άποκοπή, Μαΐου 10.

ΣΗΜΠΟΡΝ: Μαύρη Θάλασσα 29.000 τον. καθα-



TAXFREE SUPPLIES at low rates

Colour TV Pal - Secam - Video Recording - Electric Equipments - Amplifiers - Combinations Stereo - Grills Deepfreezers - Kitchen Aids - Vacuum Cleaners

Official agents for:

PHILIPS - SONY - GRUNDIG - BARCO - NORDMANN - AKAI - PIONEER - SANSUI - SIEMENS - JVC - SHARP - HOOVER - SEIKO BLAUPUNKT - MIELE - HITACHI

58, Klapdorp Street 2000 ANTWERP PHONE: 232.93.99 - 231.90.21 - 233.59.21
TELEX: 33995 frant B Bank account: BBL 320-0585030-93

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να απευθυνθούν και στα γραφεία της
MINAFRANT TRADING S.A.: ΒΟΥΛΗΣ 7 2ος όροφος ΤΗΛ: 3249495 Telefax: 3239090

ρά, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 137,5, όψιόν ΗΠΑ WS 147,5, άρχές Μαΐου.

ΦΑΝΤΑΣΥ Λ.: Μποναίρ 36.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 145, όψιόν Καραϊβική WS 150, Μαΐου 2.

ΓΙΟΥΡΟ ΛΗΝΤΕΡ: Λιβή 76.000 τον. Λαβέρα, WS 145, Μαΐου 6.

ΑΞΙΟΣ: Βραζιλία 29.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού/Άμερ. Κόλπο WS 142,5, Μαΐου 15.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Άνατολ. άκτή Μεξικού 50.000 τον. μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ άνατολ. άκτή 'Αμερικής WS 112,5, όψιόν 'Άμερ. Κόλπο WS 145, Μαΐου 7.

ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ: Κωνσταντίνα 29.000 τον. καθαρά ΗΒ/ Κόντινεντ WS 135, Μαΐου 2.

ΔΗΜΗΤΡΑ: Καραϊβική 40.000 τον. μέρος φορτίου 'Άμερ. Κόλπο, WS 140, Μαΐου 3.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Μπετζάια 70.000 τον. μέρος φορτίου Σαβόνα, WS 115, Μαΐου 8.

ΝΕΔΙ 1: Ράς Μπουντράν 78.000 τον. Μεσόγειο WS 95, όψιόν Κόντινεντ WS 90, Μάιο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ: Γουέστερνχάρτ 70.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, δολ. 1.250.000 κατ' άποκοπή, Μαΐου 16.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Λά Σαλινά / Πουέρτο Λά Κρουζ 75.000 τον. μέρος φορτίου Γουίλχελμσχαβεν WS 55, Μαΐου 11.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Περισκό Κόλπο 80.000 τον. μέρος φορτίου Σιγκαπούρη WS 85, Μάιος.

ΣΤΡΕΣΑ: Περισκό Κόλπο 245.000 τον. Σιγκαπούρη και Φιλιππίνες WS 39, Μάιο.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: Δυτική 'Αφρική 120.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 50, όψιόν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 52,5, Μαΐου 5.

ΦΙΝΕΣΣ Λ.: Κιουρασάο 37.000 τον. Τρινιντάντ και Μπαρμπέντος, WS 149, Μαΐου 6.

ΜΙΝΕΡΒΑ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 52,5, όψιόν 'Άμερ. Κόλπο WS 55, Μαΐου 6.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Κεϋχάν 118.000 τον. 'Άμερ. Κόλπο, WS 42,5, Μάιο.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: Κολέ 100.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 57,5, Μαΐου 18.

ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ: 'Ισκεντερούν 50.000 τον. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 73, όψιόν Μεσόγειο WS 75, Μαΐου 16.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Μίλφορντ Χέβεν 30.000 τον. καθαρά ΗΠΑ, WS 145, Μαΐου 16.

ΤΑΥΡΟΣ: Καραϊβική 30.000 τον. καθαρά 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 145, Μαΐου 14.

ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ.: Πούντα Καρντόν 30.000 τον. καθαρά Πόρτ 'Εβεργκλεϊτς, WS 140, Μαΐου 17.

ΚΟΡΙΑΝΑ: Περισκό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά 'Ιαπωνία, WS 138, Μάιο.

ΕΝΕΡΝΙΤΥ: Σιγκαπούρη 32.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 138, Μαΐου 12.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ: Τής 65.000 τον. μέρος φορτίου Πόρτλαντ, WS 100, Μαΐου 6.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Κεϋχάν 80.000 τον. Τριέστη, WS 105, Μαΐου 1.

Οι αγοραπωλησίες

Η συνεχισθείσα (ιδίως κατά τη διάρκεια του πρώτου δεκαπενθημέρου του Μαΐου) πτώση των δεικτών της ναυλαγοράς δημιουργήσε κάποιους δισταγμούς στους αγοραστές και σκεπτικισμό στους από καιροσκοπικά κίνητρα πωλητές, με τους τελευταίους να διερωτώνται μήπως και «έχασαν τό τραίνο»! Ωστόσο, οι τιμές ελάχιστα πρόσλαβαν να αισθανθούν πτωτικές πιέσεις, τις οποίες και φαίνεται όριστικά να ξεπερνούν, αν ληφθεί υπ' όψη και η ανάκαμψη των δεικτών κατά τις τελευταίες ημέρες της υπό ανάλυση περιόδου. Όλα πείθουν προς τό παρόν ότι οι αγοραπωλησίες, θά ακολουθήσουν μία σταθερή (αν όχι άνοδική) πορεία, άκόμη και κατά τη διάρκεια του θέρους.

Ιδιαίτερο ύπηρε ενδιαφέρον στην προσκίτηση δεξαμενοπλοίων κάτω από την πεποίθηση ότι τά πλοία κάποιων καλών προδιαγραφών σπανίζουν και ότι ή παραγγελία νέων άποτελεί πλέον πολύ δαπανηρή υπόθεση. Τό σημερινό μας δελτίο έχει έτσι να παρουσιάσει σχετικές πράξεις σε όλα τά μέγεθη, μηδέν και του ULCC εξαιρουμένου:

— T/T JAMUNDA (311.000/77) δολ. 23.000.000 σε Νορβηγούς.

— T/T LICORNE OCEANE (285.000/75) δολ. 17.500.000 σε Έλληνες του Λονδίνου.

— M/T OHIO (117.900/72) δολ. 8.200.000 σε Έλληνες του Λονδίνου.

— M/T ARROW BEAVER (46.828/86) δολ. 19.000.000 στη Σοβιετική Ένωση.

— M/T AL SABAH IV (45.417/61) δολ. 2.500.000.

— KINGFISHER (36.550/73) δολ. 5.850.000.

— M/T MOBIL ENGINEER (32.390/73) δολ. 5.650.000 σε Έλληνες.

— M/T NOEL BAY (24.821/69) δολ. 3.600.000 με χρονοναύλωση.

— M/T GLOVE OCEANIC (21.941/81) δολ. 9.750.000.

Η άποδυνάμωση της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου ήταν φυσικό να προκαλέσει κάποιους δισταγμούς που καθυστέρησαν την τελική άπόφαση ή, σε λίγες περιπτώσεις, ματαίωσαν συμφωνίες που είχαν ήδη γίνει από τον Άπρίλιο. Ός εκ τούτου, μικρή μάλλον ή λίστα της περιόδου:

— M/V DARA (63.800/77) δολ. 11.700.000 με διετή χρονοναύλωση (δολ. 11.000).

— M/V ASTOR (61.625/78) δολ. 12.250.000.

— M/V KYPANDROS A.S. (38.513/76) δολ. 7.300.000 στους Κινέζους.

— M/V ANATOLI (23.700/72) δολ. 2.900.000.

Στά μικτά πλοία, διακρίναμε:

— M/V SUNSET PEAK (OBO, 78.228/73), και

— M/V LANTAN PEAK (OBO, 78.063/74) σε Έλληνες της Νέας Υόρκης αντί συνολικής τιμής της τάξεως των δολ. 18.000.000 περίπου.

Στά πλοία γενικού φορτίου, ό αριθμός των πράξεων σχετικά περιορισμένος. Άξίζει να αναφέρουμε:

— M/S TACNA (22.180/77) δολ. 7.000.000 στις ΗΠΑ.

— MS ENARXIS (15.746/77) δολ. 4.000.000 στην Κίνα.

— MS CHRISTIANSBORG (13.600/72) δολ. 3.000.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Σημαντικές εξελίξεις στον τομέα των διαλύσεων. Τό επικείμενο κλείσιμο αριθμού διαλυτικών κλινών στο Καοχσιούνγκ «στενεύει» την αγορά της Ταϊβάν που, κάτω από την πίεση των νέων καταστάσεων, δυσκολεύεται να εξασφαλίσει χωρητικότητα, ιδίως μετά τον νέο 'Ινδικό άνταγωνισμό.

Στήν 'Ινδία, ή παροχή άδείας κατ' ευθείαν διαπραγματεύσεων των επί μέρους διαλυτών προκάλεσε μεταξύ τους άνταγωνισμό και αύξηση των τιμών. Μαζί και αριθμό προβλημάτων τό κυριώτερο των οποίων είναι ή άπαιτούμενη τελική έγκριση του συμβολαίου πωλήσεως έκ μέρους της M.S.T.C. (του Κρατικού Όργανισμού που μέχρι τώρα έκανε τις αγορές). Κάποια παρεξήγηση, νομίζουμε, προκάλεσε την άπόρριψη μερικών τέτοιων συμβολαίων και την άπόπειρα επαναδιαπραγματεύσεως κατά τρόπο άπάδοντα προς την επαγγελματική δεοντολογία και περί ού σχετικό σχόλιό μας στο παρόν τεύχος.

Μέ κάθε επίφυλαξη, θά αναφέρουμε πωλήσεις:

Ταϊβάν:

— M/S KARIN (5.484) δολ. 224,50 (παράδοση με ρυμούλκηση).

Ίνδία:

— M/V ELDORA (OBO, 13.400) δολ. 247.

— M/S GLINT (7.900) δολ. 234.

— M/S GARD (3.800) δολ. 232.

Πακιστάν:

— M/V NAVASHINO (1797) δολ. 181.

Μπαγκλαντές:

— 'Ισως, έχουμε εδώ τη «ζωηρότερη» αγορά του δεκαπενθημέρου. Άριθμός πωλήσεων παλαιών σοβιετικών πλοίων συμβάλει σ' αυτό.

Άς σημειώνουμε:

— M/S FELIKS XZERZHINSKIY (4.460) δολ. 210.

— M/S MARIA ULJANOVA (3.734) δολ. 210.

άμφότερα παλαιά επιβατηγά, και:

— M/S PEREKOR (5.676) δολ. 218.

— M/S NOVAYA KAKHOVKA (2.137) δολ. 222.

Έγνώσθη, τέλος, ότι τό T/T PRAGA (9.250) πωλείται στην Τουρκία αντί δολ. 135 άνά LDT.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

**OPERATIONS MANAGER: EINAR ANDRESEN
PORT CAPT.: ALBERTO CONZALEZ**

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.

Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469
or 3121843, 3129735, 3121616 Telefax: (54) 1/3136683

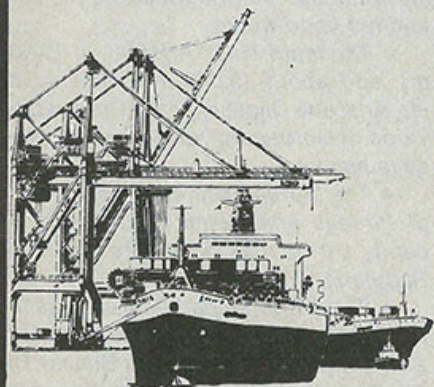
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.

CABLES: HELLASMAR BAIREZ

Mr. Einar ANDRESEN · A.O.H. 834451

A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 228226

NAFTIKA CHRONIKA



THE SALE OF A SHIP

The last old style North Sea passenger ship was recently sold to a Greek owner who intends to use it on the eastern seaboard of the United States. The identity of the purchaser has not yet been made known, nor the price which, however, is estimated at about 50 million Belgian francs.

The ship was built in 1966 by the Cockerill yard of Hoboken and was named "Princes Paola". It is a 4,356 ton vessel with a capacity of 1,700 passengers and a speed of 24 knots. Its significance lies in the fact that it is the last ship of its type which has been entirely replaced by the car ferry and the hydrofoil.

The purchase involved a ding dong battle among various buyers and a non profit Belgian group which wanted to retain this jewel of the national shipbuilding industry and turn it into a floating museum. But they had to abandon their dream when the price went above 40 million francs.

The story is interesting in several respects. First, because once more a dream had to be abandoned for economic reasons and secondly because it reveals the rapidity of technical progress in our time which has made obsolete a purely passenger ship build barely twenty years ago. Finally, it gives us the opportunity to wish the new owners the best of luck in whatever use he makes of it.

TANKER MARKET PROSPECTS UNCERTAIN IN THE NEAR - TERM

Near - term prospects for the world's tanker owners remain uncertain, despite the market improvements which have emerged since late 1985, the International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO) comments in its annual report.

Introducing INTERTANKO's Annual Report, Chairman Basil Papachristidis noted that freight rates in 1987 were, on average, lower than in 1986. Whilst a far cry from the bleak days of mid 1985, the current market can by no means be characterised as a "boom".

In his review of the year, Mr. Papachristidis noted that low oil prices continued to stimulate consumption - albeit on a modest scale - with a beneficial impact on the tankers trades. However, perceptions of the world economic outlook have been clouded by the October 1987 stock market crash, the inevitability of deflationary US fiscal and monetary policies after the November 1988 election and the prospect of a 1989 rise in US interest rates. Meanwhile, the Third World debt problem continues to exert its depressing influence.

Against this backdrop, INTERTANKO's Chairman said that the tanker market still suffered from a surplus of ves-

sels in the largest size classes. In addition second - hand prices have increased substantially and scrapping has ground to a near standstill.

In the newbuildings sector, Mr. Papachristidis said it was significant that the relatively low level of orders placed originate from the larger, financially strong shipping groups... more often than not as part of a fleet replacement programme.

He also emphasized that faced with tighter yard capacity, higher newbuilding prices, an absence of long term charters against which to raise money, and tighter credit conditions, it is hoped that even those owners who can afford expensive speculative investments in newbuildings will make only modest additions to the world fleet, in line with the modest rate of vessel demolition that appears to be on the cards for the future.

On taking over the chairmanship of INTERTANKO in June 1987, Mr. Papachristidis immediately gave his highest priority to the Iran/Iraq War, meeting ministers and senior officials of the governments of Greece, Norway, Denmark, the UK and the United States.

MEASURES TO TURN PIRAEUS INTO A MAJOR INTERNATIONAL FINANCIAL CENTRE

The Greek shipping community has renewed its call for measures to assist Piraeus becoming a major international financial and shipping centre.

In a recent meeting with the Press, Mr. Stathis Courdomichalis president of the Union of Greek Shipowners, underlined the need for measures so that Piraeus can develop into a major financial centre, not only for shipping but also for other investments in land-based sectors.

Mr. Courdomichalis said that by attracting insurance and chartering bro-

kers, banks and financing organisations, claims adjusters, repairers, suppliers and others, the owners believed that Piraeus' activities could be extended to a more general level of financing.

The liberalisation of certain investment regulations had meant that already foreign interests were purchasing through the Athens Stock Exchange, and hence Piraeus could serve as a centre for a wider area encompassing neighbouring countries in the eastern Mediterranean and the Middle East.

land) the members of which own almost half the world's merchant fleet.

CENSA's main purpose is to achieve cooperation among owners and formulate and promote an effective policy in all sectors of shipping. CENSA is itself organised on a basis of sectors (USA, Europe, oil, dry cargoes, etc.) and also keeps an eye on developments following contacts between the European Conferences and European shippers. It also takes part, as an advisory body, in almost all international shipping organisation.

MARITIME ADMINISTRATION

The aim and task of France's Ministry of the Sea is to prepare and apply the

CENSA

The chairman of the Council of European and Japanese National Shipowners' Associations, after contacts with high American officials and members of Congress, declared that it would now be possible to undertake common action with the United States against protectionism in sea transport, since the political will for such a step was now there.

This organisation, which is better known by its acronym CENSA, was set up in 1974 and is composed of the shipowners' associations of 13 countries (Belgium, Britain, Norway, Netherlands, France, Germany, Denmark, Greece, Japan, Italy, Portugal, Sweden and Fin-

government's policy in the field of shipping. This is done through central services in the capital and through regional services in the country's coastal areas.

The administrative personnel which mans these services has to pass an examination and is drawn from university graduates, political science graduates, naval officers and merchant navy officers. In spite of this variety, the administrative body is considered to be sufficiently homogeneous. Appointments are made without discrimination for a period of five years and alternate among administrative, technical, social, economic and operational sectors.

Salaries are scaled by rank, seniority and efficiency. Retirement is usually at the age of 60 and the pension is a military one, going by the number of years in service. As merchant navy officers usually join the service at a greater age and would not normally qualify for the military pension, they receive an additional pension from the Navy Pension Fund.

OPEN REGISTRIES AND PANAMA

Commenting on the current situation of Panamanian Shipping, Lloyds List concludes that Panamanian registry, as a rare species, needs constant protection. It would seem that so far it has remained impervious to the political upheavals in the country and remains a valuable source of income and international prestige. Today, Panama is the second maritime power in the world, after Liberia, in terms of numbers of ships — this number having tripled in the past ten years.

Now, however, Panama has to face the competition of the new "open registries" which are now no less than 35. Panamanian officials don't seem too pleased about this but console themselves with the consideration that competition has the advantage of improving prices and services. The greatest improvement is considered in Panama to be the new system of exams for certificates of proficiency by which it is hoped to create experienced cadres and, in the final analysis, greater safety for Panamanian ships.

NEW FILM A VIVID PORTRAYAL OF SALVAGE WORK WORLDWIDE

Cargoes valued at some \$ 10 billion have been recovered in the 1980s by professional marine salvage companies, despite the growing hazards of salvage and the industry's crippling economic difficulties. A new documentary film, produced by the International Salvage Union (ISU), now highlights the vital work of this international marine emergency service.

Vividly portraying the activities of salvage companies worldwide, the film features operations ranging from the rescue of ships in the Middle East Gulf to the raising and refloating of the ferry Herald of Free Enterprise.

Salvage companies are seen responding to all stages of an emergency at sea from the mobilisation of salvage teams, vessels and equipment to the final stages of salvage operations, including the recovery of hazardous cargo.

The film also examines the commercial and legal aspects of marine salvage, including the use of the Lloyd's Open Form of salvage contract, the workings of the salvage arbitration system and the reform of salvage law, set out in a new International Convention. Salvors are anxious to see the adoption of the new Convention by diplomatic conference and its swift ratification.

Senior executive interviewed in the film include: Peter Miller, former Chairman of Lloyd's, Gerald Darling QC, Appeal Arbitrator, Hans Jakob Kruse, Chairman of the Executive Board of Hapag Lloyd AG, and Rom W. Scheffer, ISU President.

RESTRICTIONS ON NIS

Norwegian passenger ships plying between Norwegian and foreign ports are excluded from the Norwegian International Register (NIS). At the same time, however, coastal ship owners wish to enjoy the advantages of the new register since they call at national ports. A number of them have been obliged to abandon the register because they have violated its rules.

On its side, the Norwegian Shipow-

50 YEARS AGO

— The English underwriters, according to an announcement made in London, have decided to review the insurance scale of ships that was set in June 1937.

— The gold cross of the Phoenic was awarded to Mr. Constantine Mihalos for his valuable contributions to society and his good works.

— The motorship "Ariston" of 10,000 grt. and about 15,200 dwt. ordered by Mr. Aristotle Onassis at the Gotawerker yards of Gotheburg was launched a few days ago.

— The Mutual Insurance Association of Piraeus and Island Shipowners, recently set up, has issued its Insurance Regulations book.

— The cargo ships "Andreas" sailed from Antwerp for Montevideo on April 27. As the ship was passing Beachy Head, the master was informed that seven stowaways had been discovered in the hold, having stolen on board in Antwerp.

ners' Association intends to ask the government to modify the law covering the International Register for precisely this reason.

In February, 29 new ships were registered with NIS, totalling 1.3 million dwt. At the end of March, total registries in NIS amounted to 175 ships of 9.7 million dwt.

CERTIFICATION SERVICES FOR THE PANAMANIAN REGISTRY

Mrs. Kalliope Lyrantzis, president of Christou Associates Limited of Piraeus and New York, announced that Commodore George Lyrantzis, has joined the firm as chief surveyor. Commodore Lyrantzis will have full responsibility for the ship survey activities of Christou Associates Limited. These activities include ship survey and certification services for the Panama Registry.

Commodore Lyrantzis is a graduate of the Naval engineering section of the Hellenic Naval Academy. He served the Hellenic Navy in engineering assignments from 1956 to 1982. From 1983 to 1988 he was employed by the Hellenic Marine Environment Protection Association (HEMEPA) dealing with ship safety and pollution training programmes.

THE CYPRUS FLAG

The development of the Cyprus flag into a truly international free registry has given rise to certain questions on safety. Although Cyprus has a proportionately high incidence of accidents in comparison with other maritime countries, it is believed that this is due mainly to the Gulf war. Nevertheless, the Cyprus government is now preparing legislation to rectify the situation.

Your supplier in ROTTERDAM

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

P.O.BOX. 11088
3004 EB Rotterdam
Phone: 010 4622744

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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α = ανεχώρησε — δ = διήλθε — ε. = έφθασε)
(δ = δεξαμενόπλοιο — μ = μικτό)

ABIN O'ΓA TPEINTEP (δ.)	68	51073	ε. Φουτζέρα 9/10	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΔΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633	α. Τζακάρτα 4/3
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800	προς Κολόμπο 12/3	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑΪΤ	78	13889	α. Βαλέττα 16/3
ΑΓΑΠΗ	69	10006	προς Σιγκαπούρη 9/3	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	24643	α. Μπουλάν 25/2
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374	α. Βαλέντσια 22/3	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343	προς Ιαπωνία 8/3
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙΓ'Σ	74	13631	προς Ναοσέτσου 23/3
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099	ε. Βομβάη 9/3	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633	προς Αμβούργο 22/3
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374	α. Πειραιά 27/2	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΑΞΕΣ	84	24643	προς Γιβραλτάρ 19/3
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031	ε. Κολόμπο 22/3	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ	79	10993	προς Μάουντ Μαγκάνουι 2/3
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500	προς Ίνδονησία 19/3	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889	ε. Σκουάμις 23/3
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000	προς Άλγερια 22/3	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑ'ΓΟΜΦ	76	13633	α. Άμστερνταμ 3/3
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815	προς Κίνα 23/3	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229	προς Καλλάο 11/3
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883	προς Νάπολη 23/3
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003	α. Ν. Όρλεάνη 16/3	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633	δ. Ντόντερ 7/3
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΘΑΙΟΣ	72	5580	προς Άλγερι 7/1	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631	ε. Σιγκαπούρη 17/3
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029	α. Χιόσττον 10/3	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348	α. Λοριέντ 3/3
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648	προς Σάο Σεμπαστιάν 16/1	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	76	13633	προς Κούβα 1/3
ΑΕΤΟΣ	72	3065	προς Πειραιά 21/3	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΥΠ	74	13633	δ. Σουέζ 13/3
ΑΓΓΙΑΝΝΗ	77	30427	δ. Παναμά 10/3	ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	77	15378	προς Βενεζουέλα 23/2
ΑΘΗΝΑΙ	67	9443	ε. Μπ. Άιρες 18/3	ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584	α. Ν. Γουέστμινστερ 28/2
ΑΘΛΟΝ	79	10428	προς Γιοκοχάμα 9/3	ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688	προς Πόρτ Κέλαγκ 19/3
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898	δ. Π. Σαϊδ 19/3	ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222	προς Κόλπο ΗΠΑ 11/3
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274	α. Φουτζέρα 10/2	ΑΝΑΦΗ	85	34400	προς ΕΣΣΔ 21/3
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931	άρχει Χαλκίδα	ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634	προς Άλγερια 6/3
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006	προς Κορέα 9/3	ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316	α. Ν. Όρλεάνη 11/3
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084	προς ΜπουενοςΑιεντούρα 21/3	ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500	προς Νάπολη 12/3
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800	α. Νιόρμπαν 6/3	ΑΝΔΡΟΣ	85	34500	προς Ταϊβάν 9/3
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΣΕΜ	85	16800	προς Βομβάη 28/2	ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	83	10520	ε. Μ. Μαγκάνουι 12/3
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715	μετ. «Marina Mistral» (Μηχ.)	ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505	προς Κουαγκουάγκ 21/1
				ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505	προς Βραζιλία 6/3
				ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461	άρχει Τάραντα
				ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΤΕΜΙ	73	32781	προς Γιοκοχάμα 17/2
				ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676	προς Ούμπε 21/2
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΤ	77	9083	α. Ν. Όρλεάνη 7/3	ΑΝΕΜΟΣ	76	8376	ε. Βενετία 24/3
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153	προς Μερίνη 9/3	ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996	ε. Μπιλμπάο 24/3
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960	ε. Βανκούβερ 21/3	ΑΝΘΙΠΠΗ Λ	76	16646	α. Λειζέρες 24/3
ΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484	α. Ν. Όρλεάνη 7/3	ΑΝΘΟΣ	79	11000	δ. Σουέζ 22/2
ΑΙΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000	προς Νοβοροσίσκ 14/3	ΑΝΙΜΑΡ	72	10527	προς Λουάντα 7/11
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599	μεσογειακές μεταφορές	ΑΝΝΑ	79	12214	ε. Μπαράγκουίλα 4/3
ΑΚΜΗ	77	16080	ε. Νιουμπάι 15/3	ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826	ε. Καράτσι 21/3
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869	α. Μόντρεαλ 19/2	ΑΝΤΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383	άρχει Πειραιά
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889	ε. Μπέλλα Κούλα 23/3	ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356	α. Λός Άντζελες 1/3
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764	άρχει Πειραιά	ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193	ε. Μπακνόλι 21/3
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638	προς Ιαπωνία 4/3	ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169	α. Σιγκάγκ 16/3
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785	ε. Σουραμπάγια 29/2	ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130	προς Κασσιούγκ 5/3
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868	άρχει Πειραιά	ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353	ε. Κολούμπια ρίβερ 22/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	74	10058	ε. Βενετία 22/3	ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353	προς Αργεντινή 22/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575	προς Βανκούβερ 14/3	ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300	προς Νιόρμπαν 2/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	14641	προς Πενάγκ 15/3	ΑΝΤΕΛΜΑΡ	72	6666	προς Φάκλαντς 23/2
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II	77	1598	α. Μπρέμεν 22/3	ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941	προς Ταϊβάν 15/3
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III	77	1584	προς Μπρέμεν 14/3	ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996	α. Μπρισμπαίν 22/3
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365	άρχει Χαλκίδα	ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931	μετ. «Antio» (π.7)
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084	στο Μπαντάρ Άμπας	ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000	προς Περισκό 20/3
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757	προς Κόπερ 4/3	ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622	δ. Παναμά 23/3
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857	προς Τουρκία 26/3	ΑΝΤΡΙΑ	72	19276	α. Τενερίφη 22/3
ΑΛΙΝΕ	63	10383	ε. Θεσσαλονίκη 7/3	ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463	προς Ρίο Ίανέιρο 9/3
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218	ε. Μπαντάρ Σαχ Ρεζάι 23/12	ΔΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051	προς Κούβα 1/3
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213	ε. Μπαντάρ Άμπας 16/3	ΑΠΕΕ	73	16397	προς Σιγκαπούρη 10/3
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700	προς Ίράν 9/2	ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716	ε. Ν. Όρλεάνη 13/3
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530	α. Χιόσττον 17/3	ΑΠΟΛΙΑ	75	34409	δ. Κων/πολη 7/3
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996	ε. Βαρκελώνη 19/3	ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ XII	66	1506	α. Κορντέγιεβο 20/3
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631	προς Σιγκαπούρη 14/3	ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800	ε. Μονφαλκόνε 20/3
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612	προς Γιάνμπου 22/12	ΑΡΑΝ	80	10428	ε. Άμβερσα 24/3
ΑΛΥΩΝ	73	8224	άρχει Πειραιά	ΑΡΓΟ ΓΙΟΥΝΙΟΝ	73	31279	προς Κολούμπια ρίβερ 22/3
ΑΛΜΑ	80	11584	α. Μπουσάν 1/3	ΑΡΓΩ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	78	20328	προς Ίράν 2/2
ΑΛΜΑΡ	69	10373	α. Άμβερσα 20/3				
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246	προς Σιγκαπούρη 25/2	ΑΡΕΤΗ	73	13631	προς Κασσιούγκ 28/2
ΑΛΜΠΑ	69	4796	ε. Βενετία 22/3	ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239	δ. Σουέζ 15/3
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	84	17882	α. Χαλκίδα 19/3	ΑΡΗΣ	71	15119	έπωλήθη Έλληνες
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355	προς Κόρπους Κρίστι 15/3	ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678	στον Περισκό 5/3
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	12963	μετ. «Κρήτη Άμπερ» (ε.)	ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ε. Σιγκαπούρη 19/3
ΑΛΤΙΣ	79	11000	έπωλήθη άλλοδοπαούς	ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600	προς Ιαπωνία 22/3
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400	στο Σάντος 23/3	ΑΡΙΩΝ	73	13633	α. Βομβάη 11/2
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511	ε. Νιόρ ες Σαλάμ 19/3	ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801	προς Μομπάσα 4/3
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000	δ. Παναμά 14/3	ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999	α. Άμβούργο 12/3
ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι'Μ	82	32320	α. Ναγκόγια 17/3	ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494	προς Ιαπωνία 23/3
				ΑΡΚΑΔΙ	83	4097	προς Πειραιά 2/3
ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328	ε. Μαντράς 20/3	ΑΡΚΑΔΙΑ	84	20494	ε. Λός Άντζελες 13/3
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966	έπωλήθη άλλοδοπαούς	ΑΡΚΑΣ	88	36309	α. Άμβερσα 13/3
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996	προς Μαρακάιμπο 19/3	ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300	προς Κίνα 29/2
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600	προς Κάρντιφ 20/3	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ε. Σαλβαντόρ 18/3
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889	προς Χούμπολντ Μπαίλ 18/3	ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575	προς Ιαπωνία 16/3
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631	προς Ν. Άμερική 13/9	ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648	
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000	προς Γιοκοχάμα 2/3	ΑΡΤΕΜΙΣ	77	66259	προς Άρούμπα 8/2
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995	α. Χαράκ 23/3	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172	προς Κολούμπια ρίβερ 23/2
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173	ε. Ρίο Ίανέιρο 14/3	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149	προς Βομβάη 1/1
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996	α. Σιγκαπούρη 11/3	ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633	προς Ταϊβάν 9/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061	προς Μπ. Άιρες 353	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063	α. Γκιζάν 28/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996	δ. Παναμά 22/3	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600	ναυπηγ. Άϊοι
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΤΛΑΣ	84	10000	προς Γένοβα 24/3	ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	προς Νουαντίμπο 9/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996	προς Νταλντάν 13/3	ΑΣΚΟΝΑ	81	30500	προς Άκαμπα 15/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633	α. Σέμπου 9/3	ΑΣΛΕ'Υ	70	13363	α. Ν. Όρλεάνη 19/2
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΡΕΝΤΝΕΣ (δ.)	81	41390	α. Φόρ 18/3	ΑΣΠΙΛΙΟΣ (δ.)	85	45065	α. Μελίη 9/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348	ε. Σάο Φραντίσκο 16/3	ΑΣΤΕΡΙΕ	81	34447	ε. Πόρτ Λίνκολν 21/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889	ε. Βαλέντσια 17/3	ΑΣΤΗΡ	74	13633	ε. Λάγος 1/3
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΞΠΡΕΣ	82	29487	προς Αργεντινή 11/3				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΗΓΚΛ	83	20432	προς Άμβερσα 8/3				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ	82	24655	α. Άμστερνταμ 21/3				
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΔΗΝΤΕΡ	85	14400	α. Χόγκ Κόγκ 11/3				

ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	78	10350
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕΪΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟΥ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΟΣ	70	18328

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Χ (δ.)	65	1423
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΧΙ (δ.)	59	1599
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΒΗ Μ.	78	1600
ΒΙΚΤΩΡ	78	9960
ΒΙΚΤΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602
ΒΟΥΛΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
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
ΓΙΟΥΡΗΣ	73	9290
Γ. ΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.)	65	1598

ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΕ'ΙΛ (δ.)	62	2201
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ- ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΟΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109893
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΝΘ	75	15646
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ	71	16306
ΓΟΥΑΙΝΘ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΩΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ 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	5825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	12498

α. Φιλαδέλφεια 21/3	
μετ. «Αργοναυτής» (ε.)	
πρός Σύμωρη 23/3	

α. Φουτζέιρα 28/2	
πρός Λονδίνο 18/3	
α. Παρντίπ 17/3	
πρός Καναδά 6/3	
επωλήθη "Ελληνες	
ἀργεί Πειραιά	
α. Αμπίτζαν 29/1	
πρός Μπ. Αμπάς 19/3	
δ. Γιβραλτάρ 22/3	
ε. Άντοφαγκάστα 23/3	
ε. Κόρπους Κρίστι 18/2	

στην Καλκούτα	
ε. Πειραιά 16/3	
α. Αμβέρσα 25/3	
α. Πειραιά 21/3	
α. Ρότερνταμ 19/3	
πρός Σιγκαπούρη 15/3	
πρός Βομβάη 18/3	
πρός Ν. Αμερική 13/3	
πρός Γιοσσό 6/3	
πρός Β. Θάλασσα 23/3	
α. Πόρτ Αρθουρ 4/1	
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 16/2	
πρός Βεγγάζη 21/3	
πρός Τρίπολη 12/3	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Χόγκ Κόγκ 18/3	
ε. Μπράς 12/3	
στο Αϊζέρο 28/11/87	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ντάρ ες Σαλάμ 16/3	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 22/3	

ε. Σιλκπά 8/3	
πρός Ταϊβάν 1/3	
πρός Κορέα 22/2	
μεταφορές Φουτζέιρας	
πρός Λάγος 27/2	
ε. Καράτι 8/3	
α. Λισσαβώνα 15/3	
α. Γιβραλτάρ 23/3	
πρός Ν. Όρλεάνη 20/3	
πρός Χόγκ Κόγκ 17/3	
πρός Μπαντάρ Αμπάς 12/2	
ε. Μπ. Σαχ Ρεζάι 9/2	
ε. Μπ. Σαχ Ρεζάι 27/2	
α. Ν. Όρλεάνη 22/3	
α. Κορούνα 19/3	
ε. Αλεξάνδρεια 16/3	
α. Ρας Γκαρίμ 21/3	
ε. Σουέζ 22/3	

α. Λισσαβώνα 4/3	
μετ. «Ντόρα» (ε.)	
ε. Αμβέρσα 23/3	
α. Ν. Όρλεάνη 3/3	
πρός Γιβραλτάρ 11/3	
ε. Αγαδέρ 26/2	
α. Ν. Όρλεάνη 5/3	
πρός Αϊτή 15/3	
πρός Μαράκκιμο 26/2	
πρός Τύνιδα 19/3	

α. Ν. Όρλεάνη 11/2	
α. Ν. Όρλεάνη 15/3	
ε. Χιούστον 21/3	
ε. Π. Καμπέλλο 23/2	
στη Βερακρούζ 22/3	
α. Ρουέν 15/3	
πρός Αϊτή 15/3	
στην Ακαμπα (ἀποθήκη)	
ε. Σέτε 19/3	
ε. Σάντος 16/3	
ε. Ρότερνταμ 17/3	
ε. Χουάγκου 9/3	
ἀργεί Πειραιά	
πρός Ταϊμπα 6/3	
ε. Μπουσάν 25/2	
ε. Μπουσάν 7/3	
α. Αμβέρσα 12/3	
δ. Γιβραλτάρ 23/3	
πρός Αιγυπτο 14/2	
α. Λίβερπουλ 25/3	
ε. Ίκονιο 18/3	
πρός Μπ. Αϊρες 22/3	
α. Εϊγκάγκ 9/3	
πρός Αυστραλία 7/3	
ε. Ίντσον 16/3	
πρός Γιβραλτάρ 16/3	
πρός Μαυρίκιο 17/3	
πρός Σιγκαπούρη 17/3	
πρός Γιβραλτάρ 17/3	
πρός Αμπίτζαν 13/3	

α. Π. Σαϊό 5/3	
πρός Φρημόνι 21/3	
μετ. «Χώκ» (κ.)	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Χάντερστον 27/3	
α. Πόρτ ντε Μπουκ 16/3	
ε. Ριγέκα 13/3	
ε. Χιούστον 7/3	
πρός Ν. Όρλεάνη 18/3	
πρός Ρόμπερτς Μπάνκ 26/2	
πο. «Αϊνίς Μπάλτικ»	

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΑΥΜΟΙ	76	19166
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Α.	82	90747
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657
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 ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡ'ΑΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΑ	64	4986
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΡΕΙΣ	77	11083
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	85	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	79	13941
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΞΠΡΕΣ	78	13941
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΑΤΕ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΥΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΤΟΣ (δ.)	75	57160

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ	68	8035
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ	78	13977
ΖΙΜ ΚΑΟΥΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΗΝΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΖΗΣΤΟΥ'ΙΝΤ	81	16700
ΖΗΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΚ	78	16685
ΘΕΟΚΥΝΤΟΡ	73	69904
ΘΕΟΜΑΝΑ (δ.)	64	26174
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	62	3749
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΟΥΡΙΓΚΙΑ	87	12963
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΔΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ	68	16227
ΙΟΣ	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	82	30041

ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16267
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568

επωλήθη "άπλωνες	
στο Σουέζ 13/2	
πρός Όδησσό 20/2	
ε. Φουτζέιρα 27/3	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Λάρνακα 21/3	
ε. Χέου Πόιντ 15/3	
πρός Μεσόγειο 19/2	
ε. Χέου Πόιντ 15/3	

ἀργεί Βασώρα	
ε. Πόρτ Κέλαγκ 18/3	
πρός Ρότερνταμ 10/3	
στο Καοσιούγκ 19/3	
επωλήθη Φινλανδούς	
ε. Μπρισμαπίν 21/3	
πρός Ν. Όρλεάνη 17/3	
πρός Γιοκοχάμα 14/3	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Τζένια 2/3	
α. Πειραιά 15/3	
πρός Μαπαντίμ 7/3	
α. Μαλάγα	
πρός Δ. Αφ.	
στην Πάχη (ἀποθήκη)	
στις Μπίττερ Λέικς	
ε. Σάντος 22/3	
πρός Ντάρμπαμ 19/3	
α. Κουστίρ 10/3	

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850	πρός Νορβοβόρσικ 19/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819	στο Χάλφαξ 18/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313	στο Ούμ Κουάορ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120	ε. Ν. Όρλεάνη 21/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	73	12458	πρ. «Cuzco II»
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΗΛ	81	15819	πρός Μαλαισία 17/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918	ε. Πειραιά 17/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΡ (λ)	72	58185	επιβλήθη Έλληνες
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193	α. Ίντσον 14/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΝ Γ. Π.			
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648	πρός Περσικό 25/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΝ Δ.			
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194	πρός Τουρκία 26/2
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116	πρός Λομπότο 18/1
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ			
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281	πρός Άκαμπα 4/3
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ	73	14212	μετ. «Όρεαν Έξπρες» (ε.)
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212	πρός Γένοβα 14/3
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ	73	6900	μετ. «Χόλκιν Μάας» (ε.)
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324	μετ. «Arcadia» (Μπχ.)
ΚΑΡΟΣ	67	12702	ε. Μασσαλία 24/3
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701	πρός Ν. Αμερική 19/3
ΚΑΡΥΑΝΙΑ	73	34067	πρός Λορέιν 22/3
ΚΑΡΥΑΓΙΣ	70	16040	ε. Ν. Όρλεάνη 14/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750	ε. Κωνσταντινούπολη 11/3
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376	πρός Άλγερία 17/3
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878	ε. Γέλα 20/3

ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787	α. Άμυδύρο 17/3
ΚΕΪ Π ΣΑΝ	73	62311	πρός Ρίτσαρντ Μπαϊν 19/1
ΚΙΦ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140	α. Δρέπανον 22/2
ΚΙΩΛΟΣ II	71	2963	πρός Πόρτ Κέλαγκ 1/3
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954	πρός Τζακάρα 1/3
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547	πρός Άμποντ Πόιντ 13/3
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡ	73	39219	πρός Ευρώπη 16/3
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820	πρός Λούπ Τέρμιναλ 4/2
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543	ε. Μοντενέπο 15/3
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑΪ ΤΟΝΗΡ	68	22836	μετ. «Αμπος» (π.)
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764	πρός Σιγκαπούρη 16/3
ΚΟΡΕΑΝ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13941	πρός Σιγκαπούρη 4/3
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000	α. Ρόττερταμ 16/3
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505	α. Γιορδοπούρ 9/3
ΚΟΥΝ ΕΥΗ (δ.)	71	54761	ε. Βαλτιμόρη 8/3
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720	πρός Τρίπολη 5/2
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630	πρός Δουνκέρκη 24/3
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598	πρός Άλγερία 17/3
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427	ε. Φουζέιρα 12/3
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169	α. Τζουμπάι 16/3
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900	πρός Άμυδύρο 13/3
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500	πρός Τούσσε 18/3
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900	α. Πόρτ ντε Μπούκ 9/3
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923	πρός Ν. Καλθονία 13/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500	πρός Νάυρα 5/3
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ	86	13100	α. Κεϊχάν 15/3
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470	πρός Ντόρντρεχτ 20/3
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832	επισκευές Πειραιά 19/3
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926	πρός Γιβραλτάρ 6/3
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874	ε. Άμβέρσα 19/3
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500	πρός Μπουργκάς 9/3
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470	πρός Λομέ 8/3
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑΤ ΑΜΟΝΤ	77	16832	πρός Ελλάδα 1/3
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000	πρός Ντάρ ες Σαλάμ 16/3
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500	ε. Τομασίνια 27/2
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832	πρός ΗΠΑ 25/3
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900	πρός Όρενκό 18/3
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832	πρός Ρινγκά 5/3
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054	πρός Φελίξτοου 23/3
ΚΡΗΤΗ ΣΙΑΒΕΡ	86	13100	α. Φός 24/3
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑΪ (δ.)	73	61054	πρός Λιβύη 15/2
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470	πρός Καγκοσίμα 6/3
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕΪΝΤ	82	11500	α. Ρας Τανούρα 14/2
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000	α. Ρας Τανούρα 22/3
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕΪΜ (δ.)	86	24900	δ. Γιβραλτάρ 20/3
ΚΡΙΟΣ	71	11101	πρός Καθόλα 16/2
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549	α. Καέν 25/3
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598	δ. Μπουρναμπουέλα 19/3
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170	πρός Κίνα 22/2
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194	αργεί Πειραιά
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870	πρός Καμάορ 31/1
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355	πρός Γιβραλτάρ 12/3
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596	ε. Μπωμόν 19/3
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710	ε. Βανκούβερ 18/3
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253	ε. Κολομπία ρίβερ 16/3
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823	

ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658	πρός Πειραιά 23/3
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΝΒ	78	9485	ε. Γκιζόν 10/3
ΛΑΚΩΝ	69	8825	ε. Ίνβεργκρόντ 21/3
ΛΑΜΥΡΑ	83	36000	πρός Τσιβάν 10/3
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848	πρός Νουαντίμπου 22/2
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306	ε. Νάυρα 20/3
ΛΕΜΑΝ	66	2953	ε. Πειραιά 25/1
ΛΕΝΑ Π.	73	36330	ε. Λέ Χόβερ 23/3
ΛΕΝΤΑΛΑΝΤΙΚ	70	10618	μετ. «Α' Λόγος Μπαϊν» (μ.)
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.)	74	52830	ε. Κεϊχάν 15/3
ΛΕΩΝ	76	11049	α. Σαγκάι 14/3
ΛΕΩΝ (δ.)	70	7286	α. Δουνκέρκη 23/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287	α. Φουζέιρα 12/3
ΛΗΓΟΥΑΡΝΤ	72	14212	πρός Πειραιά 25/3
ΛΗΤΩ	76	18104	πρός Μπαντίρ Άμπας 23/2
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764	πρός Φουζέιρα 14/1
ΛΗΤΩ	77	11264	πρός Μπουρναμπουέλα 18/3
ΛΙΑ (μ.)	78	33191	α. Γκαλβέσσον 7/3
ΛΙΚΑ	76	61615	α. Βαλτιμόρη 20/3
ΛΙΜΠΕΣΤΡΕΪΝΤ	83	20200	ε. Σουέζ 16/3
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958	δ. Παναμά 18/3
ΛΙΣΜΠΟΑ	71	2557	ε. Πειραιά 8/3
ΛΙΤΣΑ	77	6228	α. Τέμα 1/3
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045	αργεί Πειραιά
ΛΟΪΝΤΑ (δ.)	75	24408	πρός Ευζέινο 5/3
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402	α. Ναοσίμα 5/3
ΛΟΥΣΙΟΣ	73	63287	πρός Ουλάσν 23/2
ΛΥΔΙ	70	14878	ε. Ν. Όρλεάνη 23/3

ΛΥΔΙΑ II.	72	10008	πρ. Μεσομαρί
ΛΥΔΙΑ II.	74	8740	α. Ρόττερταμ 17/3
ΜΑΓΔΑ Π.	74	21755	πρός Νόρμπε 4/2
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676	δ. Δαρδανέλλια 19/3
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000	α. Ρίτς Αντίρο 5/3
ΜΑΙΡΗ	68	22391	πρός Άλγερία 24/2
ΜΑΙΡΗ Μ.	75	22577	ε. Δουνκέρκη 19/3
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713	πρός Είλα 17/3
ΜΑΪΣΤΡΟΣ	69	18923	δ. Γιβραλτάρ 19/3
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427	πρός Κασσιούγκ 25/2
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	72	1506	ε. Πειραιά 10/12
ΜΑΚΣΠΗΝΤ	69	11700	ε. Λέγκχορν 24/3
ΜΑΚΣΤΟΡΜ	69	11700	πρός Τρίπολη 15/2
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256	ε. Ίντσον 16/2
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874	α. Πασκαγκούλα 5/3
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300	α. Μαρινά 3/3
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590	πρός Άμβέρσα 24/3
ΜΑΝΤΩ V.	72	17432	α. Μαντρά 7/3
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ	73	72343	α. Ν. Όρλεάνη 18/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΗΣ	67	1262	α. Λέγκχορν 6/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500	πρός Γισκοχάμα 11/3
ΜΑΡΑΚΑΪ ΜΠΟ ΡΗΦΕΡ	68	9504	α. Ρόττερταμ 23/3
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282	ε. Φουζέιρα 15/2
ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623	πρός Σάφι 22/3
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800	μετ. «Μανωλής» (κ.7)
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994	πρός Βομβή 14/3
ΜΑΡΙΑ	81	29761	πρός Λός Αντζέλες 28/2
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938	α. Τσιταγκόνγκ 16/3
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800	δ. Σουέζ 25/2
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602	α. Λας Πάμας 29/2
ΜΑΡΙΑ Μ.	64	5807	μετ. «Sea Coral» (Όνδ.)
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432	ε. Σίδνεϋ 23/3
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700	πρός Σιγκαπούρη 27/2
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411	α. Φώλεϋ 16/3
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824	α. Ν. Όρλεάνη 8/3
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344	πρός Σάντος 26/3
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269	α. Ν. Όρλεάνη 17/3
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000	πρός Σάο Σαμσοάι 7/3
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077	δ. Κωνσταντινούπολη 17/3
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324	επιβλήθη άλλοδαπούς
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785	α. Ν. Όρλεάνη 16/3
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082	α. Ν. Όρλεάνη 19/3
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Κασσιούγκ 20/3
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974	ε. Παράναγιο 10/3
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000	πρός Μπ. Άιρες 23/3
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391	ε. Νικόσια 21/3
ΜΑΤΟΥΜΠΑ II.	75	18642	πρός Ίαπωνία 11/3
ΜΕΪΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688	πρός Ταρτούς 18/2
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516	πρός Κόλπο ΗΠΑ 19/3
ΜΕΝΑΛΟΝ	76	34715	πρ. «Πέταλον»
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483	πρός Άλεξάνδρεια 2053
ΜΕΝΤΣΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940	α. Πόρτ Κανάβεραλ 14/3
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082	πρός Κορέα 23/3
ΜΗΛΟΣ	84	28100	α. Σαφάγκα 17/3
ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345	ε. Μόγκλα 16/3
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	α. Νόρμπε Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΡ	71	15998	α. Μομπά 16/3
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΕΣ	72	1563	α. Κόρπους Κρίστι 7/3
ΜΙΝΙ ΛΑΪΝΤ	70	1585	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591	α. Χιούστον 14/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 5/3
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566	πρός ΗΠΑ 14/3
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592	α. Ν. Όρλεάνη 16/3
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	δ. Παναμά 23/3
ΜΙΝΙ ΛΕΪΜΠΟΡ	71	1563	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝ	70	1582	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΕΪΝΣ	69	1570	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	ε. Ν. Όρλεάνη 7/3
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588	α. Ν. Όρλεάνη 15/3
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562	α. Χάμπτον 17/3
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	α. Αντίγκουα 8/3
ΜΙΝΙ ΛΙΜΚ	71	1592	πρός Νουαντίμπου 19/2
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592	αργεί Πειραιά
ΜΙΝΙ ΛΟΟΥΦ	71	1563	α. Χιούστον 4/3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598	α. Ταμπίκο 2/3
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1587	α. Ν. Όρλεάνη 6/3
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1591	ε. Γκιζόν 30/9/87
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577	α. Ντεμεράρα 18/3
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592	α. Κίγκστον 16/3
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587	ε. Ν. Όρλεάνη 21/3
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592	α. Ντεμεράρα 10/3
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580	ε. Πόρτ Έσκουίβελ 19/3
ΜΙΝΩΣ	75	28082	α. Σαφάγκα 22/3
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217	α. Ραβέννα 4/3
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082	πρός Άργεντινή 18/3
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977	πρός Άγκόλα 6/3
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930	πρός Μπόνου 21/2
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067	ε. Ν. Όρλεάνη 18/3
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204	πρός Τζουμπάι 4/2
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715	πρός Κίνα 5/3
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726	πρός Ν. Αφρική 11/3
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818	ε. Σαμπίτι 19/3
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500	πρός Κολομβία 5/3
ΜΠΑΜΑΡ	72	6680	πρός Μπαντίρ Άμπας 23/3
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686	πρός Βενεζουέλα 23/2
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373	πρός Κασίμα 21/2
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495	α. Δουνκέρκη 5/3
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771	ε. Ρόττερταμ 25/3
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357	ε. Σαλλόμ Βόε 26/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910	δ. Σουέζ 13/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000	στο Τζουμπάι 17/3
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΤΟΥΝΑ	79	16935	ε. Π. καμπέλλο 20/2
ΜΠΡΗΜ	85	25227	δ. Δαρδανέλλια 12/3
ΜΠΡΙΤΙΣ ΣΕΝΑΤΟΡ	78	13977	πρός Κασσιούγκ 18/3

ΜΥΚΩΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	77	13382	ε. Ν. 'Ορλεάνη 20/3
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277	ε. Σάντος 20/3
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705	πρόξ Ρας Γκαρίμ 23/3
ΝΑ'Ι ΑΝΤ	75	35561	α. Χάτινοχ 12/3
ΝΑΤΑ	77	9359	ε. Ντόρμαν 19/3
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	πρόξ χώ Φακάν 26/2
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478	ε. Σιγκαπούρη 5/2
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478	ε. Ρόττερνταμ 22/3
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700	πρόξ 'Αρούμα 15/3
ΝΕΜΕΑ	79	10993	α. Τενερίφη 22/3
ΝΕΝΑ	74	39866	πρόξ Κόλομ ΗΠΑ 1/3
ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	πρόξ Τόκιο 29/2
ΝΗΦΕΛΗ	83	39773	πρόξ Εσθονία 18/3
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στο 'Ελ Χάκκλ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605	ε. Πειραιά 21/3
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	α. Ίμινγκχαμ 24/3
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	ε. Κωνσταντή 14/3
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΟΣ (δ.)	76	44689	ε. Κεχάν 18/3
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601	α. Τεργέστη 20/3
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ	71	6737	πρόξ Λισαβόνα 22/3
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769	ε. Βενετία 23/3
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699	α. Φός 18/3
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702	πρόξ Ρόττερνταμ 21/3
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	πρόξ Μαλίκα 12/3
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ	64	6163	ἀργεί Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162	α. Γκλάρβουτον 10/3
ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960	πρόξ Δ. 'Αφρική 21/2
ΝΙΚΥ	73	14667	α. Ίμινγκχαμ 23/3
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	ε. Δουνκέρκη 24/3
ΝΙΝΗ	75	16629	στο Ντόρμαν 24/3
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΓΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	ε. Σακάνιτε 16/3
ΝΟΡΘ ΗΣΤΕΡΝ ΜΠΡΗΖ	69	11148	ε. Χιούστον 4/3
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΣΙΟΝΕΣ	84	36300	πρόξ Σεπτέμβριο 28/2
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	35854	α. Λίβερπουλ 25/3
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	πρόξ 'Ανναμά 23/2
ΝΤΑ'Υ ΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	πρόξ Πουέρτο Καμπέλλο 12/2
ΝΤΕΒΟΝ	81	10076	πρόξ Πολωνία 24/3
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	στο Σάιτ 26/3
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΘΕΡ	72	9710	α. Φουτζέιρα 27/2
ΝΤΙΛΙΝΤΖΕΝΣ Π	71	9049	στη Νάντη 19/3
ΝΤΟΒΕΡ	81	13598	δ. Παναμά 18/3
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	17744	δ. Γιβραλτάρ 25/3
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	πρόξ Χοντίνια 5/3
ΝΤΩΦΙΝ (δ.)	68	999	πρόξ Πειραιά 2/3
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31715	α. Παλάου Μπακόμ 21/3
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. Τέμα 18/3
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253	ε. Ρίο 'Αντέιρο 12/3
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ			
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι ΤΟΡ	86	35600	ε. 'Ακαμα 12/2
ΟΙΝ' ΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑ'ΙΝΤ	86	24253	α. Βανκούβερ 15/3
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΤΕΝΣ	86	24253	α. Σιγκαπούρη 9/2
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600	πρόξ Φιλιππίνες 7/3
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600	πρόξ 'Ιαπωνία 3/3
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	86	35600	α. Ούμπε 1053
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600	πρόξ 'Ιαπωνία 13/3
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ'ΙΤΕΡ	86	24253	α. Σιγκαπούρη 23/3
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400	πρόξ Κρήτη 24/12/87
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΘΕΡ	71	9709	α. Φαλμούκ 15/3
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808	ἀργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417	πρόξ Γένοβα 26/2
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	77	14722	α. Κόμπε 19/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644	ε. Κοσιούγκ 7/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	δ. 'Ελσινόρη 16/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	84	17879	δ. Σκό 5/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	84	17879	α. Μπρέιτ 10/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	πρόξ Ν. 'Υόρκη 8/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ	77	14644	δ. Ρ. Σαϊό 16/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι ΝΜΠΟΟΥ (δ)	75	43744	α. Φός 15/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259	α. Λέικ Τσάρλς 4/12
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946	μετ. 'Οίλο' (π.)
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768	α. Μάντρε ντέ Νιέους 7/2
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946	ἐπιwallθη
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20669	ε. Κουατχάολκος 7/3
ΟΣΕΑΝ ΝΤΟΟΥΒ	73	8734	δ. Γιβραλτάρ 14/3
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485	στο Μπαντάρ 'Αμπάς
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	μεταφορές Βραζιλίας
Π. Σ. ΠΑΛΗΟΣ	77	16505	α. Πόρτ Χάρκουριτ 9/3
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.)	76	81106	ε. Πειραιά 15/1
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	πρόξ Βανκούβερ 11/3
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	16237	ε. 'Αθωνισούβ 14/3
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	ε. Γκρόνκο 1/3
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ ΣΠΗΛΙΑΝΗ	71	4995	ε. Μανφρεντόνια 10/3
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	82	35127	πρόξ 'Ιαπωνία 16/3
ΠΑΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ	77	82207	πρόξ Φός 8/3
ΠΑΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219	ε. Πόρτ Κάριτερ 21/3
ΠΑΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.	70	23693	πρόξ Καναδά 16/3
ΠΑΝ ΜΑΠΛΕ	72	64355	ε. Γιούρπορτ 25/3
ΠΑΝΟΡΑΜΑ (δ.)	74	20784	α. Σαιντ Τζών 5/3
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	82	35127	δ. Παναμά 15/3
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	81	75545	πρόξ Σιγκαπούρη 23/2
ΠΑΝΤΕΛΗΣ ΚΑΛΛΙΚΗΣ	80	11961	α. Μπνάνμπουρι 12/3
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	16640	μετ. 'Danid L.' (Α.)
ΠΑΡΑΠΟΛΑ (δ.)	86	17800	α. Χάιφα 19/3
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	75	8960	α. Χιούστον 12/3
ΠΑΡΗΣ II (δ.)	80	42236	α. Πειραιά 17/3
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.)	78	198163	ε. Πειραιά 21/3
ΠΑΡΘΕΝΩΝ	73	33991	α. Τζέντα 5/3
ΠΑΡΙΣ (δ.)	78	198163	ἀργεί Πειραιά
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	α. Καρατίσι 4/3
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	πρόξ Γιβραλτάρ 3/3
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	α. Γιβραλτάρ 23/3
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80221	α. Σιγκαπούρη 11/3
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	μετ. 'Ντιγκνιτ' (ε.)
ΠΑΤΜΟΣ (δ.)	69	3585	α. Πειραιά 15/3
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	δ. Σουεζ 15/3
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	πρόξ Γαλλία 14/3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Β.	71	16306	α. Γιβραλτάρ 12/3
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	12297	ε. Πειραιά 22/3

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8376	πρός Κουβέιτ 21/3
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. Λεμεσό 3/3
ΠΕΛΛΑ	79	10993	πρός Χιλή 22/3
ΠΕΛΛΑ	71	1594	πρός Τσιότζια 23/3
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1476	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΤΕ'Ι' ΝΕΡ	70	1586	ε. Ραβέννα 22/3
ΠΕΛΦΛΑ'Ι' ΕΡ	82	2477	α. Ραβέννα 21/3
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	9742	α. Τόκυο 16/3
ΠΕΤΡΑ	76	2149	ε. Ναγκόγια 24/3
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	31624	α. Ροζόριο 10/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 19/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 19/2
ΠΕΤΡΟΛΑ 41	71	1599	ε. Πειραιά 15/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	1593	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	1594	άρχει Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	1594	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	1594	επωλήθη άλλοδαπούς
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΣ 2(δ.)	77	45755	α. Γιβραλτάρ 24/3
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	78	31368	α. Γκάλβεστον 9/3
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	9749	δ. Πανομά 19/3
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	13275	α. Μπελέμ 20/3
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	ε. Μπαϊταν 11/3
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Άσαμπ 22/2
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	άρχει Λομπόι
ΠΟΛΙΚΟΣ	73	4737	δ. Κων/πολη 14/3
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	11826	ε. Ίκονιο 14/3
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.)	65	31768	ε. Τέμα 8/3
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	δ. Πανομά 17/3
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	ε. Πόρτ Σάϊδ 23/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	πρός Νάρβικ 21/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. Άλεξάνδρεια 16/3
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	15976	πρός Βόλο 26/3
ΠΟΠΗ	67	11002	ε. Τζέντα 27/2
ΠΟΠΗ	71	5084	πρός Παραμαρίμπο 4/3
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	πρός Μπέργκεν 14/3
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	άρχει Χαλκίδα
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Μομπιλί 5/3
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέζ (ἀποθήκη)
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ.	78	6300	ε. Δομίνικα 21/3
ΠΡΟΗΜΕΑΣ (δ.)	71	60929	ε. Άρζιου 17/3
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9865	α. Θέουτα 20/3
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	α. Πειραιά 22/3
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	72	3166	α. Τάραντα 13/2
ΠΥΡΓΟΣ	78	1592	α. Πόρτο Βέσμε 9/3
ΠΥΡΡΟΣ	57	14072	ε. Γιοκοχάμα 17/3
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. Ίκονιο 18/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' (δ.)	77	18325	α. Τής 12/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 2 (μ.)	79	32023	ε. Πειραιά 21/3
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑΙ'Υ' 3 (δ.)	78	69016	πρός Νιγνίρα 20/3
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ.	77	5802	α. Σάφι 2/3
ΡΕΑ ΣΑΝ	69	1999	πρός Πειραιά 17/3
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Πειραιά 4/3
ΡΕΑ ΣΤΑΡ	77	1573	α. Πειραιά 18/2
ΡΕΝΕΣΙ	70	11716	α. Μπάνιμπουρ 3/3
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ	67	3999	α. Ούμεα 7/3
ΡΗΛΑ'Τ'ΑΝΤ	77	9774	α. Σάουθεϊν Άνκοράτζ 18/3
ΡΗΦΕ ΤΟΥΡΜΠΟ	85	8021	πρός Νταβό 27/2
ΡΙΚΙ (μ.)	85	25250	α. Βαλέντια 22/3
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11160	πρός Κορέα 12/2
ΡΟΛΛΟΝ	73	38611	α. Χιούστον 15/3
ΡΟΣΑΝΑ	78	11348	δ. Γιβραλτάρ 18/3
ΡΟΥΛΑ	62	811	μεσογειακές μεταφορές
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ	74	13633	πρός Μάλτα 25/2
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	ε. Ντουλά 13/3
ΣΑΜΠΡ	64	35082	διάλυση Ταϊβάν
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	πρός Νοβοροσκ 11/3
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.)	77	19742	α. Σηί Μιχάρα 25/3
ΣΑΝ Π.	81	35522	ε. Χέου Πόιντ 10/3
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10600	δ. Σουέζ 2/53
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077	πρός Σετσουμπάλ 19/2
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084	πρός Σούπερ 25/2
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999	πρός Άμπιτάν 24/3
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993	α. Σαβόνα 7/3
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402	ε. Βορβάρ 7/2
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001	διαγρφεεται
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583	ε. Μπάρ 22/3
ΣΕΝ ΤΖΩΝ	77	11168	πρ. «Μαρίτια Πατέρα»
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ	73	9619	ε. Πειραιά 13/3
ΣΕΡ	78	10995	α. Κοκούρα 18/3
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438	α. Πειραιά 2/3
ΣΕΡΙΦΟΣ	67	12228	πρός Πειραιά 1/3
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223	ε. Πόρτ Σουδάν 2/3
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9767	πρός Ναμίμπε 23/12
ΣΗ ΤΡΙΜΠΙΟΥΤ	72	3018	πρός Μονρόβια 4/3
ΣΗΓΚΛΟΥΥ (δ.)	74	17724	α. Λομέ 17/3
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36465	ε. Γκεράντινρον 16/3
ΣΙΔΩΝ	66	2202	άρχει Χαλκίδα
ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948	α. Ντώρμπαν 17/3
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι' ΜΠΕΣ	76	11866	α. Σιγκαπούρη 26/2
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272	δ. Σουέζ 21/3
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750	α. Λιβερπουλ 13/3
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272	πρός Μπισόα 25/3
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ	78	11272	α. Ντώρμπαν 17/3
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	16800	α. Ν. Όρλεάνη 11/3
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	84	13911	α. Βαλέντια 14/3
ΣΙΜΟΣ (δ.)	71	1523	πρός Άλγερί 22/3
ΣΙΦΝΟΣ	66	10663	α. Βαλλέττα 22/3
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι' ΑΛΑΝΤ	85	10511	α. Ρότερνταμ 25/3
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077	ε. Γκιζόν 11/3
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899	άρχει Χαλκίδα
ΣΟΥΠΕΡ ΝΟΒΑ	71	9498	α. Αμβέρσα 17/3
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364	δ. Ντόβερ 25/3
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814	πρός Κωνσταντία 14/3
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.)	85	18000	πρός Σουαίμα 13/2
ΣΠΥΡΟ (δ.)	62	12847	ε. Μπαχαρίνη 25/2
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296	πρός Β. Θάλασσα 9/3
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794	ε. Ίμνιγκχομ 24/3
ΣΤΑΔΙΟΝ	75		πρός ΗΠΑ 17/3

ΣΤΑΛΩ Ζ.	68	22118	πρός Σιγκαπούρη 18/2
ΣΤΑΜΟΣ	85	35835	πρός Γιοκοχάμα 1/3
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ.	67	39403	α. Λισσαβώνα 18/3
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).	73	32510	δ. Σουέζ 13/3
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.	72	31334	α. Τενερίφη 21/3
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886	ε. Σακανόσκι 7/3
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886	α. Κολόμπο 19/3
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.	71	1584	ε. Πειραιά 15/3
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.).	76	163810	στών Περσικό 24/3
ΣΤΕΛΛΑ	74	13036	ε. Τάμπα 8/3
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ.	81	32292	πρός Κορέα 18/2
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	9.837	ε. Άγ. Βικέντιο 9/3
ΣΥΝΕΤΟΣ.	67	72576	πρός Μεξικό 5/3
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.).	66	32260	στη Λά Λιμπερτίνανι (άποθήκη)
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785	ε. Χιούστον 4/2
ΤΑΥΡΟΣ (δ.).	77	18707	ε. Σαλβαντόρ 17/3
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000	ε. Καστίλια 1/3
ΤΖΕΤ II (δ.).	62	1591	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 26/3
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.	72	9081	μεσογειακές μεταφορές
ΤΖΙΜΙΛΑΤΑ.	71	16275	α. Λά Σπέζια 2/3
ΤΖΙΝΙ ΙΙ.	69	16229	ε. Πειραιά 18/3
ΤΖΟ'Υ.	76	10801	ρ. «Βίκμαν»
ΤΖΟΥΣΣΑΡΑ (δ.7).	63	9143	α. Πόρτ Άρθουρ 19/3
ΤΖΩΝ Κ.	78	15364	ε. Λάγος 2/3
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14786	πρός Άβανα 5/2
ΤΖΩΡΤΖΙΝΑ	77	11348	πρός Βηρυτό 17/3
ΤΙΓΡΗΣ (μ.).	73	67904	α. Βανκούβερ 14/3
ΤΙΝΑ (δ.).	76	163810	πρός ΗΠΑ 25/2
ΤΙΤΑΝ (δ.).	71	51281	στό Γκιζάν (άποθήκη)
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).	69	53829	ε. Φός 24/3
ΤΟΝΥ.	62	5246	πρός Δοκάρ 2/3
ΤΟΝ ΧΙΛΛ.	78	19211	πρός Ν. Όρλεάνη 16/3
ΤΟΞΟΤΗΣ	74	19166	πρός ΗΠΑ 8/3
ΤΟΠΑΖ.	85	28000	ε. Σάν Νικόλας 14/3
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	84	17210	ε. Σάν Φραντσίσκο 16/3
ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.	84	17210	α. Βανκούβερ 7/3
ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕΪΝΕΡ 1.	68	2760	πρός Ραβέννα 22/3
ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤ.	81	16500	πρός Ν. Όρλεάνη 17/3
ΤΡΕΖΟΥΡ Α' ΛΑΝΤ.	74	13639	δ. Παναμά 22/3
ΤΣΕΡΡΥ.	76	13663	ε. Σαγκάη 10/3
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.	77	13663	α. Αμβέρσα 16/3

ΤΥΧΗ.	70	10886	πρός Άλεξανδρούπολη 2/3
ΥΒΟΝΝΗ.	68	13858	ΕΤΑ Πόρτο Καμπέλλο 16/3
ΥΔΡΟΧΟΣ	75	19166	μετ. «Hercules» (κ.)
ΥΠΕΡΙΩΝ.	64	2167	πρός Ήρακλειο 6/3
ΦΑΔΕΡ.	77	17323	πρός Άλγερία 26/2
ΦΑΙΔΑΡΑ (δ.).	71	73503	πρός Κόλπο ΗΠΑ 2/3
ΦΑΙΔΑΡΑ.	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΦΑΝΗ—ANNA	73	15162	ε. Ν. Όρλεάνη 22/3

ΦΑΝΤΑΖΥ Α. (δ.).	74	23123	ε. Πόρτ Άρθουρ 20/3
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).	75	138255	πρός Περσικό 24/2
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747	ε. Λά Πλάτα 12/3
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).	84	31411	ε. Τσίμπα 22/3
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).	74	118215	πρός Σιγκαπούρη 4/9
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.	83	17217	ε. Τής Μπαϊν 26/3
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.	84	19049	πρός Γκλάντισιουν 6/3
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.	84	19049	ε. Εμόν 13/3
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV.	84	19049	πρός Μιζουσίμα 10/3
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΗΒ.	76	22297	πρός Ρόττερνταμ 21/3
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).	76	41330	πρός Πόρτ Κέλαγκ 2052
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).	68	48682	ε. Μίνα Σαούνι 11/3
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).	75	24614	πρός Πουέρτο Λά Κρουζ 4/3
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).	83	31321	ε. Σάντος 22/3
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ	68	11384	άρχει Πειραιά
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Τ'ΛΙΑΜΣ.	62	19974	στην Ν. Υόρκη (άποθήκη)
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.	66	21374	α. Αμστερνταμ 17/3
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.	72	20713	δ. Σουέζ 21/3
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.	74	20513	α. Είλοι 17/3
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ε. Νιόρμπαν 8/3
ΦΛΩΡΑ.	81	8831	πρός Πειραιά 21/3
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15364	πρός Λάγος 15/3
ΦΟΙΝΙΣ (δ.).	72	2895	στών Πειραιά
ΦΟΡ ΦΛΑΓΚΣ ΙΙ.	58	10340	άρχει Πειραιά
ΦΟΡΟΥΜ Α' ΛΑΝΤ.	76	18933	ε. Βαλτιμόρη 19/3
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.	77	35713	ε. Χάμπτον 2053
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).	75	118216	στών Περσικό
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000	α. Βισκαπατάμ 14/3
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9464	στό Χάρ αλ Ζουμπάιρ
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.).	77	48938	επωλήθη άλλοδαπούς
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).	76	122945	δ. Γκόλβεστον 12/3
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΗΒ.	79	9418	πρός Άλγερία 13/2
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.	83	19550	πρός Βραζιλία 12/3
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).	75	146309	αναμένει Κόλπο ΗΠΑ 29/2
ΦΡΙΝΤΟΝ	78	14584	ε. Ν. Όρλεάνη 2153
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885	ε. Βομβάη 1053
ΦΩΤΕΙΝΗ Α.	76	33107	πρός Νοβοροσίσκ 14/3
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928	πρός Όδησος 18/3
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ.	85	22629	πρός Μπ. Άμπας 10/1
ΧΕΡΙΤΕΪΤΖ.	77	39366	ε. Γκόλβεστον 13/3
ΧΙΟΣ (δ.).	81	23000	α. Σαλίνα Κρούς 13/3
ΧΙΟΣ ΓΚΡΕΪΣ.	69	8064	πρός Βαλπαράϊζο 21/3
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ.	73	6680	άρχει Πειραιά
ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.	69	8064	πρός Σάρα 19/3
ΧΙΟΣ ΠΡΑΪΝΤ.	72	6671	α. Μοντεβιδέο 11/3
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.	68	5527	ε. Βαλτιμόρη 17/3
ΧΙΟΝ	82	36202	α. Μπρισμαίν 5/3
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ.	84	14103	πρός Τζέντα 23/3
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ.	84	14103	πρός Μπελαγούαν 17/3
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.	84	14403	πρός Ν. Υόρκη 20/3
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935	α. Βαλτιμόρη 14/3
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).	61	13360	μεταφορές Περσικού

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπάθειών τους γιὰ τὴν πληρέστερη ενημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἄμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματά καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιά εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1988, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 4.500 (ἐναντί δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 5.000 (ἐναντί δρχ. 7.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μὲ τὴν εἰδικὴ τιμὴ τῶν Δρχ. 5.000 συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντάς ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά, Νοτάρ 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:.....

Εἰδικότητα:.....

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:.....

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:.....

Υπογραφή:



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανθίας
Μπχ = Μπαχάμες

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = ανεχάρης
ε = εφτασε

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

ΑΒΑΝΣ (μ.)	74	8915
ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΕΛΦΗ ΣΤΑΡ (κ.)	73	30450
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 ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΘΛΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	77	1400
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΙ'ΛΑ	72	16235
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙ'ΝΤΑ (κ.)	72	31935
ΑΙ'ΝΤΗΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'ΤΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙ'ΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567
ΑΙ'ΣΜΠΕΡΓΚ ('Ονδ.)	62	1133
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΙ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΜΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. 'Ονδ.)	69	2521
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΜΠΟΥ ΝΤΑΜΠΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	63	25649
ΑΝΑΞ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΑΤΟΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826

α. Κων/πολη 18/3		
ε. Μπ. 'Αμπάς 28/2		
ε. Τοίμπα 11/3		
α. Μάντρε ντέ Ντέους 18/3		
πρός Ουμ Σαΐδ 14/3		
πρός Κοατζακόλκος 23/2		
πρός Βενεζουέλα 4/3		
πρός Κίνα 16/2		
ε. Γκάλβεστον 11/3		
πρός Μαρόκο 21/3		
ε. Γάνδη 23/3		
πρός Σάντος 10/2		
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 18/9/87		
πρός Μπαγκλαντές 11/3		
πρός Τάραντα 9/3		
πρός 'Ιταλία 21/3		
ε. 'Αμβέρσα 23/3		
α. Ν. 'Υόρκη 15/3		
πρός Λουάντα 21/10		
πρός 'Αλγέρι 19/3		
μεσογειακές μεταφορές		
βυθίστηκε 'Ατλαντικό 22/4 *		
πρός Βενεζουέλα 18/3 *		
πρός Φουτζέιρα 22/3		
πρός Φουτζέιρα 16/3		
στή Βομβάη 23/2		
πρός Περσικό 2/3		
πρός Τζουμπάιλ 13/3		
πρός Σιγκαπούρη 21/3		
α. Μπαρί 7/3		
α. Σούσε 16/3		
πρός 'Ισπανία 22/3		
πρός Ρίο 'Ιανέιρο 4/3		
α. Φουτζέιρα 16/8		
πρός Ντάρμπαν 15/3		
πρός 'Αλγερία 3/3		
πρός Λάγος 6/3		
πρός Μπουκάναν 13/3		
πρός π. Μισοισσιπή 11/3		
ε. Ν. Γουεστμινστερ 12/3		
στό Σάντος 23/3		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/3		
πρός Ρίτσαρντς Μπαϊ 9/3		
ε. 'Ασντον 12/3		
στό 'Εξμπεργκ 15/3		
πρός ΗΠΑ 21/3		
πρ. 'Αλίχη		
ε. Σχέζιν 22/3		
ε. Γιουρπορτ 24/3		
πρός Σουρία 5/3		
πρός Σοβάννα 25/2		
πρός Ν. 'Ορλεάνη 20/3		
πρός Σουέζ 16/3		
στον Περσικό 8/12		
πρός Μπουργκας 29/2		
ε. Πόρτ 'Αρθουρ 19/2		
α. Σαγκάη 12/3		
α. 'Αμμούργκο 21/3		
πρός 'Οράν 24/2		
ε. Πόρτ Σαΐδ 25/3		
πρός Π. Κομπέλλο 29/2		
ε. Σιγκαπούρη 15/3		
α. Τζέντα 15/2		
ε. 'Αμβέρσα 21/3		
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/3		
α. 'Αγκρα ντ'ος Ρέις 19/2		
α. Ντάρμπαν 3/3		
ε. Πειραιά 13/12		
πρός ΗΠΑ 19/3		
πρός Τρίπολη 10/2		
πρ. 'Mpraz'illian St'arf		
πρ. 'Alister Ore		
στό Ουλούαν 25/3		
δ. Κων/πολη 17/3		
πρός Λός 'Αντζελες 19/3		
πρός ΗΠΑ 11/3		
δ. Κων/πολη 1/3		
πρός βηρυτό 17/3		
α. Σοβάννα 22/3		
πρός Καναδά 10/3		
πρός Γουαγκάρε 22/3		
ε. Τερνέστη 18/3		
ε. Μπαχραϊν 25/3		
μεταφορές Περσικού		
πρός 'Ακαγιούτλα 17/3		
μετ. 'Binta' (π.)		
α. Χιούρτον 14/3		
ε. Νταμμάμ 18/3		
πρός Πασαγιές 25/3		
α. Βανκούβερ 9/3		

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284	α. Δαμιέττα 19/3
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135	πρός Τάραντα 18/2
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796	άρχει Πειραιά
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597	ε. Ρίο Χάινα 28/2
ΑΝΕΜΗ (π.)	69	9.952	πρ. «Γκόλντεν Γιούνιτυ»
ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123	πρός Μπέρμπερα 9/3
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364	ε. Μπρίντζπορτ 1/3
ΑΝΙΤΑ I (κ')	76	4617	α. Πόρτ ντέ Μπούκ 23/3
ΑΝΙΤΟ (φιλ.)	80	30507	ε. Λός 'Αντζελες 15/3
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111	πρός Βαρκελώνη 18/3
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911	ε. Δαμιέττα 5/3
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402	πρός 'Αλγερία 7/3
ΑΝΝΥ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	81	9095	δ. Σουέζ 16/3
ΑΝΝΥ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	80	15358	ε. Βομβάη 24/2
ΑΝΤΑΙΟΣ (κ.)	76	10936	ε. Σιγκαπούρη 21/3
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324	ε. Χάλιφοξ 7/3
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412	πρός Νιούπορτ 26/3
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (κ.)	70	3201	α. Βενετία 24/3
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273	ε. Ιραία Μόλε 17/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ (Μπχ.)	69	10793	ε. Σφαξ 13/2
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Σ.Β. (κ.)	76	23715	ε. Γάνδη 23/3
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258	πρός Σικάγο 14/3
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868	διάλυση Καράτσι
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934	πρός Χόγκ Κόνγκ 2053
ΑΝΤΩΝΗΣ Σ. ΛΑΙΜΟΣ (κ.)	81	30820	ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/3
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997	πρός Φιλιππίνες 26/2
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559	ε. Σιγκαπούρη 19/3
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559	πρός Βενεζουέλα 13/3
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045	πρός 'Ιαπωνία 22/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ I.Χ. (κ.)	70	1437	α. Πειραιά 7/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	78	2491	α. Ρόττερταμ 25/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599	α. Ντόντρεχτ 24/3
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'ΙΤΕΡ (κ.)	77	1599	πρός 'Αλγέρι 12/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872	ε. Πόρτ Τζεντίλ 15/3
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597	πρός Τζέντα 15/3
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597	πρός Παρανάγκουα 8/3
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000	ε. Ροζάριο 19/3
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907	πρός 'Αλγέρι 6/3 *
ΑΡΑΜΗΣ (δ.)	77	75124	δ. Σουέζ 21/3
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	82	21164	α. Καδιξ 10/3
ΑΡΑΜΠΙΑΝ			
ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164	α. Γιοκοχάμα 18/3
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774	πρός Κριστομπαλ 3/3
ΑΡΓΚΟΣΥ (δ.κ.)	70	71080	πρ. «J.T.Higgins»
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224	α. Βανκούβερ 15/3
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899	πρός Ντάρμπαν 22/2
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041	πρός Γιάνμπου 17/3
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265	πρός Λίβερπουλ 23/3
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	80	13037	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/3
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.			
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465	α. Λούπ Τέρμιναλ 14/3
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992	πρός Τζέντα 18/3
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223	πρός Σάντος 26/3
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8669	ε. Λεγκορν 8/3
ΑΡΚΟ ΣΤΑΡ	78	10288	πρός Μαπούτο 4/3
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	76	15122	α. Χόγκ Κόνγκ 15/3
ΑΡΜΟΝΙΑ (μ.)	69	9038	στή Τζέντα 3/3
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647	πρός Ρίο 'Ιανέιρο 2/3
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571	άρχει Πειραιά
ΑΡΟΞΑ (κ.)	75	17355	α. Ν. 'Ορλεάνη 16/3
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ')	72	3908	ε. Μπέλφαστ 21/3
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	92026	πρός Βενγκάζη 9/3
ΑΡΤΕΜΙΣ (κ.)	79	23193	πρ. «Αρτεμις»
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/3
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874	α. Ν. 'Ορλεάνη 14/3
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349	ε. Βομβάη 26/2
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993	μεταφορές Περσικού
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871	α. Γάνδη 1/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804	ε. Σαλέρο 13/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ I. (π.)	77	9786	α. Ντάρμπαν 14/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ II. (π.)	77	9783	πρός Ροσάκι 22/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III. (π.)	82	9282	ε. Αμβούργο 18/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ IV. (π.)	82	9282	α. Γάνδη 20/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9.437	ε. Σιγκαπούρη 22/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΑΥ (κ.)	77	11159	πρός 'Αγκόλα 12/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΖΕΣΤΥ (κ.)	78	10336	α. Γιοκοχάμα 4/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΙΥ (μ.)	70	10618	ε. Μάλιου 21/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'ΙΝΤ	78	38467	α. Χιούστιον 10/3
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804	πρός Γιοκοχάμα 22/3
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587	α. Τζουμπάιλ 10/3
ΑΤΡΟΠΟΣ (κ.)	71	16379	πρός Ειρηνικό 15/3
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354	ε. Μπαγκκόκ Μπάρ 10/3
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366	δ. Παναμά 23/3
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780	δ. Κων/πολη 16/3
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335	ε. Γουάτερφορντ 2053
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	36522	πρ. «Tristar»
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (λιβ.)	74	9844	ε. Βηρυτό 15/3
ΑΧΡΑΝΤΗ (κ.)	72	15110	ε. Τζακάρα 29/1 *
ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408	ε. Λάρνακα 19/3 *
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822	πρός Πάτρα 19/3
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	85	16623	υπέστειλε παναμαϊκή

BANNA (κ.)	68	16258	μετ. «Καπετάν Μανώλης» (κ.)
BANYA H. (κ.)	73	18064	πρόσ Μαρούσι 21/2
ΒΑΣΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671	ε. Χουέλλα 22/3
ΒΑΣΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917	δ. Κουμάν Μπράκ 19/2
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328	έπωληση «Ελληνες
ΒΕΒΕΥ (κ.)	71	9857	α. Ρουέν 23/3
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981	πρόσ Καραίσι 28/3
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048	α. Κόρπους Κρίστι 6/3
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722	στον Περαικό
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890	πρόσ Γιουγκοσλαβία 14/3
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321	α. Σιγκαπούρη 9/3
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161	στον π. «Αμαζόνιο 16/3
ΒΙΚΜΑΝ (κ.)	76	10801	μετ. «Τζόου» (ε.)
ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	78	10411	πρόσ Τσάχ Μπαχάρ 12/1
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19654	έπωληση
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (μ.)	65	15738	πρόσ Ταϊβάν 19/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430	πρόσ Μπελαγιούαν 2/3
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	στο Χάγκ Κ-ογκ 8/3
ΒΟΜΑΡ	71	15759	πρόσ Λά Γκουέρα 21/2
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	α. Βαλιτιμόρη 21/3
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915	πρόσ Π. Καμπέλλο 23/2
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1559	α. Λίβερπουλ 26/3
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/2
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	πρόσ Τουμπαράο 2/3
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	πρόσ 'Οδησσό 19/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ. (κ.)	77	9178	πρόσ 'Αλγέρι 22/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	α. Πειραιά 13/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	πρόσ 'Ορν 11/3
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	α. Βενετία 19/3
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μηχ.)	77	14782	πρόσ Κίνα 17/2
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (κ.)	72	8987	ε. Σιγκαπούρη 11/3
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	πρόσ 'Αναδίο 26/3

ΓΙΟΥΝΑ ΤΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	69	13161	στο Χορμούζ 26/1
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821	πρόσ Ν. 'Ορλεάνη 27/3
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969	στη Τσιταγκόγκ 24/1
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	πρόσ Κούβα 1053
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	πρόσ 'Αβάννα 9/3
ΓΙΟΥΡΟΦΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	α. Βανκούβερ 13/3
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	πρόσ 'Ολλανδία 8/3
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	πρόσ Γαλλία 19/3
ΓΚΑΖ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.π.)	82	8096	πρόσ Ρας Λανούφ 16/3
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999	πρόσ Ρεϊνάν 22/3
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Λά Γκουέι 17/3
ΓΚΑΖ ΝΟΡΝΤΣΗ (δ.π.)	82	4764	α. Λάρνακα 17/3
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	α. Ριγέκιο 21/3
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691	α. Ρας Γκαρίμπ 21/3
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	ε. Βηρυττό 19/3
ΓΚΑΖ ΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	πρόσ 'Ινδονησία 9/3
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	ε. Βηρυττό 21/3
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635	πρόσ Χοντίντα 17/3
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μηχ.)	68	81257	ε. Φουτζέιρα 2/3
ΓΚΑΛΛ (κ.)	70	15302	ε. Κοτονού 6/2
ΓΚΑΛΝΤΑ'ΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	α. Φουτζέιρα 16/3
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	ε. Σάν 'Αντόνιο 13/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	α. 'Αλγκεθίρας 12/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812	μετ. «Twis Beauty» (π.)
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	ε. Χιούστον 18/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	δ. Παναμά 4/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024	α. Σάν 'Αντόνιο 9/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036	πρόσ Ταμπόκο 14/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρόσ Κούβα 10/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417	πρόσ 'Αλγέρι 19/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΕΝΝΟΥ (π.)	77	14531	ε. Σαίν Τζών 20/3

ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (π.)	79	13005	α. Ν. 'Ορλεάνη 8/2
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Ταγγέρη 6/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843	πρόσ Καμάρα 20/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	α. Χιούστον 22/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531	ε. 'Αλεξάνδρεια 1/3
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ (π.)	75	13036	α. Χιούστον 15/3
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085	πρόσ Γκιζάν 19/3
ΓΛΑΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265	ε. Πειραιά 18/3
ΓΛΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203	ε. Νικοσσία 2/3
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503	πρόσ Βαρκελώνη 23/3
ΓΟΥΑΙΜΕΑ	84	34253	πρόσ Νοβοροσίσκ 18/3
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρόσ Κουβέιτ 24/3
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρόσ 'Αρίκα 12/3
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	πρόσ Διέπη 12/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500	πρόσ Σιγκαπούρη 18/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρόσ Κορέα 1/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	πρόσ Πόντ Κέλαγκ 10/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	πρόσ Μίνα Σάουντ 17/3

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219	πρόσ Μαϊάμι 21/3
ΓΟΥΡΑΝΤ	70	56799	πρόσ Ταϊβάν 5/3
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	71	56800	α. Ρότερνταμ 18/2
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρόσ Ρότερνταμ 4/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261	ε. Φουτζέιρα 23/3
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260	α. Ρας Τανούρα 14/3
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	α. Φός 28/2
ΓΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μηχ.)	77	16278	πρόσ Κόλπο ΗΠΑ 17/2
ΓΡΑΝΑΔΑ (κ.)	73	10713	π. «Ευρύαλος»
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326	έπωληση αλλοδαπούς
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρόσ Ταϊβάν 20/2
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	πρόσ Σαγκάη 29/12/87
ΔΑΔΑΚΙ (Μ.)	69	16229	πρόσ Μιζουράτα 24/11/87
ΔΑΜΩΝ	74	20712	πρόσ 'Ασόντον 24/3
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μηχ.)	75	8884	πρόσ Βραζιλία 28/2
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	α. Ρότερνταμ 9/3
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226	μεσογειακές μεταφορές
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355	πρόσ Βατούμ 19/3
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μηχ.)	86	34620	ε. Ν. 'Ορλεάνη 21/3

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112	έγκαταλείφθηκε
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	ε. Γκουάγιαμας 1053
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442	μεσογειακές μεταφορές
ΕΙΡΗΝΗ Λ.Β. (δ.π.)	76	4993	στο Σ. 'Αννα Μπαίθ 28/3
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11089	πρόσ Τζακάρτα 6/3
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	πρόσ Τζέντα 6/3
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441	ε. Φαλονάρα 19/3
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	ε. Τζέντα 15/3

ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441	α. Βανκούβερ 13/3
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804	ε. 'Ιαίοιο 9/3
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	ε. Κορώ Μπαίθ 20/3
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	πρόσ Λαττάκια 20/3
ΕΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634	α. Γένοβα 18/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	ε. Σιγκαπούρη 23/3
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'ΙΤΖ (δ.)	75	45000	ε. Γιβραλτάρ 23/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΗΘ (δ.)	68	41965	πρόσ Νάπολη 20/3
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	α. Μάλαγα 19/3
ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	πρόσ Γιοκοχάμα 17/2
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705	πρόσ Πόιντ Νουάρ 29/2
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980	πρόσ 'Ιράν 3/2
ΕΛΝΤΟΡΑ (π.)	67	35030	πρόσ 'Ανναμπα 22/3
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6166	μετ. «Χίος Φαίηθ» (π.)
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Μηχ.)	75	16822	πρόσ Χοσσοσίμα 12/3
ΕΛΠΙΣ	82	30564	δ. Παναμά 10/3
ΕΛΠΙΣ (κ.)	83	7363	πρόσ Τζακάρτα 29/2
ΕΜΕΡΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150	στο Χορμούζ (άποθήκη)
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438	ε. Σακάι 18/3
ΕΜΜΑ Φ. (κ.)	73	11045	πρόσ Λός 'Αντζλες 17/3
ΕΜΠΟΥΝΥ I. (δ.π.)	68	15252	π. «Nobility»
ΕΜΠΡΕΣ (Μηχ.)	65	8187	α. Λάρνακα 23/3
ΕΝΙΑ (κ.)	74	16006	πρόσ Μπαγκκόγκ 1053
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ I (π.)	74	13687	ε. Γκουαγιακούιλ 2/3
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253	ξένα συμφέροντα
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρόσ Μπαντάρ 'Αμπάς 25/3
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρόσ Κωνσταντίνα 17/3
ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412	ε. Σαγκάη 9/3
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608	ε. Ρας Τανούρα 23/3
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'ΙΒ (π.)	86	15952	πρόσ 'Ινδία 4/2
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044	πρόσ 'Ισραήλ 29/2
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 21/3
ΕΣΚΟΥΑ'ΙΡ (κ.)	68	11434	ε. Ντουάλα 11/3
ΕΣΜΕΡΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629	πρόσ Μόμπιλ 12/3
ΕΣΠΕΡΙΑ (π.)	85	22629	α. Ντάρμπαν 21/3
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	πρόσ 'Αμπου Ντάμι 17/3
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162	α. Χορμύζ 19/3
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρόσ Μαρούσι 22/2
ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Φουτζέιρα 4/2
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ I. (κ.)	73	1598	ε. 'Αμβέρσα 25/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II (κ.)	76	1595	α. Βαβέλ 14/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	α. Ναγκόγια 19/3
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	α. Θέουτα 22/3
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875	πρόσ Σακάντε 15/3
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	α. Ν. 'Ορλεάνη 19/3
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	πρόσ Κάρντιφ 23/3
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	α. Ν. 'Ορλεάνη 15/3
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. 'Αμβέρσα 10/3
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	πρόσ Κάρντιφ 16/3
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΠΥΡ (π.)	74	6499	α. Ντάρμπαν 23/3
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρόσ Κωνσταντίνα 11/3
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360	πρόσ 'Οδησσό 2/3
ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	στον Πειραιά 17/3
ΕΦΦΗ Ν. (κ.)	74	14668	πρόσ Ροστόκ 2/3
ΖΑΡΑ (Λ.)	77	16366	α. Χιούστον 12/3
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338	πρόσ Δουνκέρκη 14/3
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμάγκα (άποθήκη)
ΖΕΤΤΑ (κ.)	71	20516	πρόσ Μπ. 'Αμπάς 19/1
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443	πρόσ Χάρ Φακάν 21/9
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447	στη Σοφάγκα (άποθήκη)
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058	ε. Πειραιά 8/3
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838	πρόσ Καναδά 16/3
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ (κ.)	76	32465	πρόσ Χάλιφαξ 18/3
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ (κ.)	76	32465	πρόσ 'Απώ 'Ανατολή 16/3
ΖΗΝ	79	16379	πρόσ 'Αλγερία 1/3
ΗΡΑ	79	16390	α. Γιβραλτάρ 24/3
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	α. Λεμεσός 15/3
ΗΡΩ	76	17129	ε. Ν. 'Ορλεάνη 23/3
ΗΣΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397	α. Σιγκαπούρη 23/3
ΗΣΤ ΠΡΑ'ΙΝΤ (κ.)	72	6721	πρόσ 'Ιαπωνία 26/2
ΗΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρόσ Ντάρ ες Σαλάμ 12/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	α. Μαυία 16/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	πρόσ Μπαντάρ 'Αμπάς 2/2
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ	76	37650	πρόσ Κορέα 7/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ	78	11003	στη Βασώρα
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΝΙΚΗ (κ.)	74	55425	πρόσ 'Ιταλία 16/3
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΤΥΧΗ (κ.)	77	64070	α. Γιουρπορτ 5/3
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	πρόσ Παναμά 4/3
ΘΑΝΑΣΑΚΗΣ (Ον.)	67	1395	α. Λάρνακα 21/3
ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Ν. 'Ορλεάνη 21/3
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	α. Σαντάν 19/3

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ (κ.)	82	15296	πρόσ Σαλντάννα Μπαίθ 7/3
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	α. Ουμ Σαΐδ 6/2
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Μ.)	64	1579	δ. Γιβραλτάρ 16/3
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	73	31585	πρόσ 'Αργεντινή 20/2
ΘΕΟΝΙΚ (κ.)	68	16616	ε. Βομβάη 7/3
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467	πρόσ Σόγιο 17/2
ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μηχ.)	70	55032	πρόσ Νιούπορτ 7/3
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000	πρόσ Μπουργκάς 12/3
ΙΒΑΝ ('Ονδ.)	69	9333	πρόσ Ταϊτσόγκ 12/2
ΙΚΑΡΙ (δ.π.)	76	4985	π. «Tentaku»
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995	α. Φός 18/3
ΙΝΑΧΟΣ	73	25045	π. «Palermo»
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278	πρόσ Τρίπολη 25/2
ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372	πρόσ 'Αλγέρι 13/2
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	α. Ρότερνταμ 25/3
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (Μ.)	80	13026	πρόσ Ν. Κορέα 25/2

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171	πρόσ Τζακάρτα 1952
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485	πρόσ Σιγκαπούρη 14/8
ΚΑΛΙΟΠΗ II (Λ.)	83	17086	πρόσ Χάτινχοχ 6/3
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731	πρόσ Τύνιδα 26/2
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430	ε. 'Ακαμά 27/2
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112	πρόσ 'Οδησσό 9/3
ΚΑΜΑΡΗΣ (κ.)	77	21667	ε. Κουίχουαγκτό 8/3
ΚΑΝΤΙΑ (κ.)	72	21743	πρόσ 'Αλβανία 13/3

ΚΑΠΠΑ ΒΕΝΤΣΟΥΡ (κ.)	76	10430	α. Ντάρμπαν 22/3
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954	προς Βαλπαράϊζο 11/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532	ε. Ντεμερρά 17/3
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800	προς Άδεν 11/3
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	74	17135	ε. Χέυ Πόιντ 18/3

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103	προς Ταϊτσόουκ 12/2
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954	προς Κερπιδάου 24/2
ΚΑΡΙΟΝ (κ.)	72	10605	προς Γιάννου 12/3
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ II (Όνδ.)	65	1219	πρ. «Άλεξφάου II»
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.)	77	19166	πρ. Σκορπιός
ΚΑΣΤΟΡΑ (κ.)	72	12182	προς Τόκιο 12/3
ΚΑΣΤΩΡ (π.)	73	21754	α. Ρότερνταμ 22/3
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.)	77	19459	α. Τζουμπάιλ 5/3
ΚΑΤΙΑ	71	4940	προς Λισαβόνα 21/3
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324	αργεί Σ. Άραβία
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805	προς Ρότερνταμ 18/1
ΚΕΐ'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651	προς Άλεξάνδρεια 11/3
ΚΕΐ'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	προς Άμβέρσα 24/3
ΚΕΐ'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862	ε. Ίντσον 14/3
ΚΕΐ'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942	α. Χιούστον 6/3
ΚΕΐ'Π ΜΟΝΤΕΡΕΪ (κ.)	71	9826	ε. Δουνκέρκη 16/3
ΚΕΐ'Π ΡΙΟΝ	72	9542	α. Χουάγκου 7/3
ΚΕΐ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896	προς Ρεσίφ 3/3
ΚΕΝ Α'Τ'ΛΑΝΤ	81	9909	πρ. «Cobalt Islands»
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ' (π.)	73	22126	ε. Κάντλα 23/2
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954	προς Καλαμάτα 12/3
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557	προς Βεγγάζη 25/2
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16682	δ. Δαρδανέλλια 11/3
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451	ε. Κουϊκτάο 11/3
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995	α. Πειραιά 3/3
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572	προς Κιούγκκα 18/5/87
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969	προς Φουτζέιρα 26/11/87
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800	ε. Βανκούβερ 18/3
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756	ε. Βενετία 20/3
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40626	δ. Μάλτα 23/3
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Μ.)	74	8915	ε. Βοστώνη 12/1
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712	ε. Σιγκαπούρη 25/2
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913	αργεί Πειραιά
ΚΟΝΜΑΝ I (κ.)	77	15446	α. Ντάρμπαν 13/3
ΚΟΝΜΑΝ II (κ.)	77	15043	προς Μασάν 16/3
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	προς ΗΠΑ 6/3
ΚΟΡΑΛ (κ.)	81	15178	α. Πειραιά 14/2
ΚΟΡΑΛ ΚΕΐ'Π (δ.κ.)	74	112825	στον Περσικό 2/2
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	προς Ν. Άμερική 10/3
ΚΟΡΟΝΕΤ (Μπχ.)	78	9862	προς Μπέιρα 22/3
ΚΟΥΡΥ	77	33509	προς Άκαμπα 18/3
ΚΟΥΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175	δ. Παναμά 19/3
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994	προς Σεμάγκα Μπ. 1/3
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	προς Γουέλλινγκτον 21/3
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221	α. Βαγγαρέϊ 19/3
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784	ε. Φουτζέιρα 29/52
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβαν.)	68	15809	προς Κουβέϊτ 17/3
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634	α. Μπορντώ 22/3
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777	ε. Λός Πάλμας 4/3
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1599	ε. Σαβόνα 22/3
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.)	68	10313	α. Λισαβόνα 24/3
ΚΥΜΩ (π.)	74	65685	α. Ράκ Τανούρα 27/2
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875	προς Μίρι 12/3
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I (κ.)	71	13443	προς Βεγγάζη 21/2
ΚΥΡΑΚΑΤΙΓΚΩ (κ.)	77	36411	προς Ματάνζας 12/3
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.)	71	15951	α. Σάν Νικόλας 16/3
ΚΥΡΝΙΚΟΣ (δ.κ.)	67	41922	στο Χορμούζ 23/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	ε. Γιούροπορτ 22/3
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388	ε. Κάδιξ 21/3
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981	ε. Κωνσταντινούπολη 10/3

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068	προς Ίταλία 19/3
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΖΕΛΑ (κ.)	78	1250	ε. Άρκλοου 22/3
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ' (κ.)	72	83714	ε. Κό Σισάκ 20/3
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166	προς Ματάνζας 15/3
ΛΑΙΛΑΦ (κ.)	76	19166	πρ. «Ζυγός»
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588	προς Ταρτούς 6/3
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558	προς Λουάντα 21/1
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558	προς Δ. Άφρική 17/2
ΛΑΚΥ ΡΟΟΥΖ (κ.)	73	8558	προς Άμπιτζάν 2/2
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558	προς Παναμά 20/3
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558	ε. Ν. Όρλεάνη 19/3
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.)	80	16225	ε. Βομβάη 4/2
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10698	στο Μπ. Άμπας 28/1
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727	προς Π. Ρίκο 19/3
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519	προς Φουτζέιρα 18/12
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΚΑΡΑΒΑΣ (κ.)	77	8976	ε. Λά Παλις 25/3
ΛΑΜΠΟΥΣΑ ΛΑΠΙΘΟΣ (κ.)	78	8980	ε. Νάπολη 16/3
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.)	65	1600	προς Μαπούτο 24/1
ΛΑΟΥΡΑ I. (π.)	75	12416	προς Λάγος 14/3
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.)	75	12416	προς Λάγος 20/3
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244	προς Μπουργκάς 16/3
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966	επωλήθη άλλοδαπούς
ΛΑΧΕΣΗΣ (κ.)	73	17648	πρ. «Ταύρος»
ΛΕΑΝΔΡΟΣ (κ.)	81	30644	υπέστειλε ελληνική
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	προς Βραζιλία 14/3
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865	στο Χορμούζ
ΛΕΐ'Κ ΣΤΑΡ (κ.)	71	13446	προς Π. Σαντίνο 15/2
ΛΕΙΘΕΟΣ (μ.)	63	10617	προς Κωνσταντίνα 1/3
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249	προς Περσικό 14/3
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700	προς Μπαντάρ Άμπας 252
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194	προς Μαπούτο 10/2
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684	προς Κίνα 15/3
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498	προς Ροστόκ 15/3
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕΐ'ΤΖ (κ.)	72	17914	α. Ντακάρ 12/3
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414	προς Κούβα 16/2
ΛΕΡΟΣ ΧΟΟΥΠ (μ.)	70	15216	προς Άλγέρι 19/3
ΛΕΥΚΑΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ (Όνδ.)	67	1205	προς Θεσσαλονίκη 5/3
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382	προς Μαλαίσια 18/3
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717	προς Θεσσαλονίκη 27/2
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373	α. Ρότερνταμ 26/3
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106	ε. Βαλέντσια 18/3
ΛΙΑΥ (π.)	71	8799	προς Ίνδία 23/2
ΛΙΑΜΑΝ (κ.)	70	5926	α. Ντάρμπαν 20/53
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872	α. Γλασκώβη 10/3
ΛΙΜΠΕΡΕΐ'ΤΟΡ Α. (π.)	68	9079	δ. Πόρτ Σάϊδ 19/3
ΛΙΝΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931	προς Σιγκαπούρη 21/3
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256	ε. Σπλίτ 4/3

ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.)	82	36865	ναυπηγ. Τσίμπα
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.)	82	36865	ναυπηγ. Τσίμπα
ΛΟΥΐ'ΖΙΑΝΑ (δ. Μπχ.)	76	160420	α. Μπαχράϊν 7/3
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟΐ'Κ	75	34745	προς Σάντος 12/3
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.)	74	30168	α. Ίμνιχαμ 23/3
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731	α. Ντάρμπαν 18/3
ΜΑΚΓΟΥΕΝΒ (κ.)	70	11329	προς Τρίπολη 28/2
ΜΑΚΜΠΑΛΚ (κ.)	70	11329	προς Τρίπολη 23/2
ΜΑΛΑΝΤΡΙΝΟΝ (κ.7.)	68	35987	στο Πιομπίνο 25/3
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648	ε. Ραβέννα 14/3
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198	προς Άλεξάνδρεια 11/3
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101	ε. Ντάρμπαν 2/3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634	προς Σάο Σεμπασιάνο 20/3
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ Μ. (κ.)	73	18892	προς Χόγκ Κόγκ 18/3
ΜΑΡΘΑ (Όνδ.)	64	1096	ε. Πειραιά 20/8/87
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502	προς Άντζελες 7/3
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108	α. Λίβερπουλ 24/3
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604	ε. Π. Καπέλλο 12/2
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512	μεταφορές Περιοικού
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324	α. Άμβέρσα 26/3
ΜΑΡΙΚΑ (Όνδ.)	65	1224	ε. Πειραιά 22/8/87
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500	προς Άρούμπα 8/3
ΜΑΡΙΛΙΑ (Όνδ.)	61	3942	στο Πόρτ ντέ Μπουκ 21/3
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341	α. Άκαμπα 14/3
ΜΑΡΙΝΑ(Μ.)	70	18628	ε. Χουάγκου 6/3
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168	προς Κορέα 18/3
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687	ε. Κοκούρα 21/3
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336	προς Λάγος 19/2
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.)	71	1516	προς Βαρκελώνη 24/3
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229	προς Γαλλία 24/2
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708	στο Ν. Μαγκάλος 27/2
ΜΑΣΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.)	74	20715	προς Κωνσταντίνα 16/3
ΜΑΣΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.)	73	15498	προς Βομβάη 16/3
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.)	79	10991	α. Φόινες 15/3
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372	ε. Ν. Όρλεάνη 17/3
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623	δ. Π. Σάϊδ 23/3
ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558	προς Σαρδηνία 23/3
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655	προς Κασίμα 22/2
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141	α. Βανκούβερ 5/3
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723	προς Τσίμπα 8/3
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.)	76	9872	προς Φρεντερίσια 25/3
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112306	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΜΕΡΙΤ (π.)	69	35284	προς Τενερίφη 9/3
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490	α. Ν. Όρλεάνη 10/3
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7.)	79	43357	α. Ν. Όρλεάνη 20/3
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	79	43857	προς Ν. Ύορκη 21/3
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715	α. Άλεξάνδρεια 12/3
ΜΗΛΟΣ Χ. (Κεϋ.)	64	5916	διάλυση Γκοντάνι
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.)	74	12376	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 19/3
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498	ε. Νταλίν 6/3
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506	α. Ν. Όρλεάνη 23/3
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330	δ. Παναμά 15/3
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ (π.δ.)	70	1781	αργεί Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557	αργεί Ν. Όρλεάνη

ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164	α. Ναγκόγια 22/3
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061	προς Κόλπο HA 21/3
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930	δ. Παναμά 14/3
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.)	74	39050	προς Νοβοροσίσκ 22/2
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507	προς Ν. Κορέα 15/3
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61183	προς Μπόνου 17/2
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870	προς Περσικό 3/7/87
ΜΟΝΤΡΩ (κ.)	72	9924	προς Όραν 25/1/2
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633	ε. Κομά Μπαϊ 3/3
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35506	ε. Ίντσον 7/3
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	προς Βερμούδα 20/3
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855	μεταφορές Ίνδονησίας
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741	προς Μπουργκάς 9/3
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859	ε. Κεμπέκ 14/3
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480	προς Κίνα 13/3
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ' (δ.κ.)	69	44880	πρ. «Yoshida Maru»
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460	επωλήθη διάλυση
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370	προς Τούρμπο 2/3
ΜΠΕΛΛΑΓΚΑΦ	68	9441	α. Μονρόβια 20/3
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.)	66	37625	πρ. «Daphne»
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541	αργεί Άστακό
ΜΠΙΛΛ (κε)	67	11407	α. Πειραιά 26/1
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161	α. Σιγκαπούρη 23/3
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.)	70	3956	ε. Μπαρλέττα 18/3
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867	προς Μπ. Άμπας 14/3
ΜΠΟΝΙ (δ.κ.7.)	74	126413	προς Γαλλία 20/2
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106	ε. Ν. Ύορκη 14/3
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	προς Γκιζόν 15/3
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Όνδ.)	66	9085	υπέστειλε ελληνική
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31861	ε. Φιλαδέλφεια 17/3
ΜΠΡΑΐ'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.)	74	15500	προς Κούβα 25/3
ΜΠΡΙΑΛΙΝΤ (δ.κ.)	72	17980	ε. Φουτζέιρα 23/3
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085	στο Μπουσίρ
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524	προς Όδησσό 17/3
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748	προς Μονρόβια 23/3
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506	προς Ίσπανία 25/2
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511	α. Χάμπτον 16/3

ΝΑΒΙΓΚΕΐ'ΤΟΡ(π.)	74	10250	μετ. «Exploritas» (κ.)
ΝΑΒΙΓΚΕΐ'ΤΟΡ	78	13889	προς Μπρισμαϊν 12/3
ΝΑΐ'ΤΑ (κ.)	70	9069	ε. Μάλαγα 23/3
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723	προς Κίνα 2/3
ΝΑΡΕΐ'ΤΟΡ(κ.)	80	10982	προς Περσικό 18/3
ΝΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224	α. Ν. Όρλεάνη 13/3
ΝΕΒΑΔΑ (κ.)	68	14569	ε. Βομβάη 17/3
ΝΕΔΙ I. (δ.κ.)	74	39018	προς Περσικό 28/2
ΝΕΟΣ (κ.)	71	9082	ε. Γάνδη 19/3
ΝΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	πρ. «Jessie Stove»
ΝΕΦΕΛΗ I. (κ.)	71	12202	στο Μπαντάρ Άμπας 5/3
ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (μ.)	70	9247	ε. Μπέντι 2/3
ΝΗΣΟΣ ΝΑΕΟΣ (μ.)	71	6738	δ. Παναμά 16/3
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955	ε. Άμσούργο 24/3

ΝΙΚΟΛΑΣ Α. (μ.)	68	16112	πρός Ήταλία 23/3
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997	ε. Βαλτιμώρη 18/3
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700	πρός Άρούμπα 14/3
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163	α. Χαλκίδα 22/6/87
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	μεταφορές Περαικού
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363	α. Ν. Τσιτοκριν 15/3
ΝΙΝΗ ΠΑΤΕΡΑΣ (κ.)	81	9206	πρός Κίνα 28/2
ΝΙΟΒΗ	75	65803	επιβλήθη Νορβηγούς
ΝΙΟΥ ΦΕΪΜ (κ.)	70	9907	ε. Πειραιά 28/2
ΝΟΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	πρός Τράν 18/3
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187	α. Χωρ Φακάν 12/3
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357	πρός Δ. Άφρική 2/3
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ (Βρ.)	77	1747	πρός Καυμάν Μπράκ 1/3
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049	πρός Πόρτ Κέλαγκ 10/3
ΝΤΑΪ ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405	ε. Μπαρλέττα 17/3
ΝΤΑΡΤ (δ.π.)	59	12222	πρός Σατταχίπ 11/1
ΝΤΑΪ ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432	α. Μανίλα 11/3
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440	πρός Πάιτα 14/2
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764	ε. Σακάϊ 18/3
ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (κ.)	69	11432	δ. Παναμά 12/3
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297	πρός Μπάγια Μπλάνκα 9/3
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778	στο Παλάου Σαμπού (αποθήκη)
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355	πρός Σάντος 17/3
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355	πρός Σαλβαδόρ 21/3
ΝΤΟΡΙΝ (μ.)	68	9003	πρός Άλγερ 24/3
ΞΕΝΗ Μ. (κ.)	72	1532	πρός Άνναμπα 2/3
ΞΙΠΟΪΝΤ (δ.κ.)	70	4062	ε. Μάλαγα 22/3
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932	ε. Σιγκαπούρη 14/1
ΟΑΚΜΠΑΝΚ (κ.)	78	16893	πρός Ν. Άφρική 23/3
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526	ε. Ρίο Ίανέιρο 18/3
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18876	στον Περσικό 26/3
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107	πρός Ταρτούς 23/3
ΟΛΕΜΑΡΚ (κ.)	72	17399	ε. Χοντίντα 10/3
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229	πρός Χερσών 17/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (π.)	75	138037	πρός Μίνα δλ Φαγάλ 2053
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879	ε. Άμβούργο 24/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	α. Πειραιά 20/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990	άναμενι Κόλπο ΗΠΑ 15/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	δ. Ντόβερ 23/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	α. Γιούσπορτ 25/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	ε. Φόρ 23/3
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844	πρός Κασσιόυγκ 28/2
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	δ. Ντόβερ 11/3
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ (κ.)	71	16815	δ. Παναμά 15/3
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΡΑΪΝΤ (κ.)	71	13858	πρός Μπ. Άμπας 31/1
ΟΝΤΥΑΝΝΑ Η. (κ.)	71	9868	πρός Κατάνια 25/3
ΟΝΥΣ (π.)	76	17959	ε. Γισκοχάμα 20/3
ΟΡΑΤΩΝ	73	18958	ε. Άμβούργο 24/3
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6617	στο Σουέζ 17/3
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656	πρός Π. Καρντάν 9/3
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΤΙΝΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477	στο Άσσάμπ 12/3
ΟΡΙΖΩΝ (κ.)	72	4503	πρός Κωνσταντίνα 19/3
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	πρός Όδησο 6/3
ΟΣΕΑΝ ΒΟΪΣ (κ.)	60	11434	ε. Μπαγιόν 27/2
ΟΣΕΑΝ ΛΕΪΚ (κ.)	76	12443	πρός Τσιουαν 25/2
ΟΣΕΑΝ ΜΕΪΝΤ (δ.κ.)	72	51227	στην Άκαμπα (αποθήκη)
ΟΣΕΑΝ ΝΑΪΤ (κ.)	72	9709	ε. Πειραιά 2/3
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247	ε. Πειραιά 15/3
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΟΥΑΪΤ ΡΟΥΖ	84	13852	πρός Ιαπωνία 14/3
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΣΗΦ (π.)	69	1582	πρός Κιόυγκα 8/5/87
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259	πρός ΗΠΑ 23/3
ΟΧΑΪΟ (δ.π.)	72	55878	ε. Φουτζέιρα 25/3
ΠΑΪΟΝΗΡ (π.)	74	9712	α. Χόγκ Κόγκ 21/3
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑΪΖ (Βρ.)	67	19541	α. Νάπολη 12/3
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	στο Χορμούζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ Π. (κ.)	67	1532	πρ. «Ευαγγελία»
ΠΑΝΑΓΙΩΤ. Α. ΠΕΡΙΒΟΛΙΟ-ΤΗΣ (κ.)	71	41961	ε. Μπαγκνόλι 18/3
ΠΑΝΑΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	ε. Σάν Νικόλας 16/3
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	α. Βανκούβερ 16/3
ΠΑΝΘΗΡ (κ.)	72	44140	πρός Κωνσταντίνα 4/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	69	9982	πρός Άσσάμπ 24/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	ε. Φλάσσινγκ 15/3
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	69	9979	ε. Π. Σαίδη 18/3
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	α. Χόγκ Κόγκ 19/3
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	πρός Χόγκ Κόγκ 25/3
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (κ.)	80	30639	υπέστηλε σημ. Μπαχάμας
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	πρός Λας Άντζελες 9/3
ΠΑΡΑΚΟΠΗ (κ.)	77	18348	δ. Σκώ 21/3
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	πρός Δ. Άφρική 7/3
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	α. Ντόχα 9/2
ΠΑΡΟΣ (δ.π.)	69	1971	ε. Άλεξάνδρεια 10/3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511	πρός Σιγκαπούρη 5/3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	δ. Παναμά 12/3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	πρός Βανκούβερ 19/3
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	πρός Λας Πιέντρας 15/2
ΠΑΣΙΦΙΚΟΣ (δ.)	74	124871	μεταφορές Περαικού
ΠΑΣΚΑΛ (μ.)	65	1598	πρός Άβιλς 14/3
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	ε. Κουβέιτ 14/3
ΠΑΤΜΑΝ (κ.)	69	56893	ε. Γιούρπορτ 24/3
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	ε. Σάν Νικόλας 20/3
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	πρός Κορέα 7/3
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	πρός Σαντάντερ 18/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666	πρός Κωνσταντίνα 15/3
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ V (δ.κ.)	71	104253	α. Φουτζέιρα 15/3
ΠΕΝΤΛΗ (Λιβ.)	72	57802	πρός Σεπετίμα 19/3
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	πρός Κουβέιτ 12/3

ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941	ε. Ρουέν 18/3
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	ε. Μπρέμεν 20/3
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914	πρός Κόλπο ΗΠΑ 17/3
ΠΕΡΙΘΟΣ (κ.)	68	44842	πρός Βενεζουέλα 23/3
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	μετ. Μένολον (ε.7)
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205	πρός Χόγκ Κόγκ 23/3
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	πρός Χόγκ Κόγκ 5/3
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (δ.)	65	25503	α. Ρίο Ίανέιρο 12/3
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	ε. Σιγκαπούρη 20/2
ΠΙΪΣ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	πρός Σιγκαπούρη 29/2
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	ε. Ντουάλα 13/3
ΠΙΟΥΡΙΤΥ (δ.π.)	70	17485	ε. Πειραιά 7/3
ΠΙΤΣΕΟΝ (κ.)	69	9072	α. Μπαλπάνα 11/3
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	πρός Ταϊλάνδη 21/3

ΠΛΑΝΕΤ (Μπχ.)	78	9864	α. Ήτ Λόντον 22/3
ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ (δ.κ.)	75	105553	πρός Σιγκαπούρη 8/7
ΠΛΑΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684	πρός Καραϊβική 12/3
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	πρός Ν. Χάβεν 23/3
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	ε. Ντακάρ 13/3
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825	πρός Έλ Ταμπλάζο 27/2
ΠΟΪΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	ε. Άμβούργο 22/3
ΠΟΛΙΑΓΓΟΣ (κ.)	49	2879	αργεί Κίμωλο
ΠΟΛΙΟΝ (δ.κ.)	73	118460	στον Περσικό
ΠΟΛΛΟΥΞ Ι. (κ.)	69	56893	πρός Σιγκαπούρη 22/1
ΠΟΛΥΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/7/87
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ (κ.)	70	17180	πρός Κίνα 23/3
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481	πρός Ρίτσαρντ Μπαϊ 7/3
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937	πρός Καραϊβική 7/3
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	16268	ε. Βισακαπάνου 2053
ΠΟΝΤΟΣ	72	35840	δ. Παναμά 9/3
ΠΟΡΘΟΣ (κ.)	87	22354	α. Ν. Όρλεάνη 20/3
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	πρός Όζάκα 10/3
ΠΡΑΪΜ (κ.)	70	10469	α. Άμβούργο 19/2
ΠΡΑΪΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	πρός ΗΠΑ 15/2
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	αργεί Πειραιά
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	πρός ΗΠΑ 1053
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	ε. Π. Καμπέλλο 11/3
ΠΡΙΜΑΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.π.)	87	25000	ΕΤΑ Σασέμπα 27/3
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ II. (δ.π.)	67	40675	α. Πειραιά 19/3
ΠΡΙΝΑΡΙΤΗΣ	68	10339	πρός Βεγγάζη 22/3
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (π.)	68	10722	πρός Αίγυπτο 23/2
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	πρός Μανδράς 24/3
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	ε. Μπ. Άμπας 9/2
ΠΡΟΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	77	10442	πρός Ντουάλα 24/3
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	πρός Ιαπωνία 8/3
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	71	9481	πρ. «Al Arhidiah»
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	ε. Άσσοντον 8/2
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	ε. Νουακτσότ 29/2
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	δ. Παναμά 20/3
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	πρός Κούβα 2751
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	79	11243	ε. Ν. Όρλεάνη 21/3
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	74	5071	πρός Καραγένα 10/3
ΠΡΩΤΕΥΣ (κ.)	72	12982	πρ. «General Caprin»
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	α. Πόρτ Τζεφερσον 20/3
ΠΡΩΤΟΚΑΙΤΟΣ III (κ.)	82	20253	ε. Γκαϊμπό 13/3
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074	ε. Ν. Όρλεάνη 27/2
ΠΡΩΤΟΣ (Ονδ.)	69	9677	ε. Βαλντίνα 24/3
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181	ε. Πειραιά 14/3
ΡΑΦΟΝΤΥ II (κ.)	73	9059	πρός Όνδοורה 28/2
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	78	11875	πρός Κούβα 13/12
ΡΕΪΝΜΠΟΥ (δ.Κε.)	67	2838	ε. Πειραιά 23/11/87
ΡΕΪΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820	ε. Λέγκχορν 23/3
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	α. Πειραιά 25/2
ΡΗΤΖΕΝΤ (κ.)	75	6016	πρός Βαλέττα 19/3
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	πρός Γκαέτα 12/3
ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	α. Μοντεβιδέο 5/3
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	73	8405	πρός Βραζιλία 26/3
ΡΙΒΕΡ ΤΑΪΝ (κ.)	71	9646	πρός Νοβοροσκόκ 11/3
ΡΙΖΑΛ (π.)	77	39562	πρός Μαντράς 20/3
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	69	16229	πρός Μπαγκλαντές 15/3
ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229	στο Τζέμπελ Άλι 10/3
ΡΟΔΟΧΗ (δ.π.)	71	17805	α. Βενετία 20/2
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Τζέινα 16/3
ΡΟΥΖ (δ. Ονδ.)	70	1598	ε. Παρντίνα 29/2
ΡΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	α. Άιν Σούκνα 4/3
ΡΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	ε. Πειραιά 8/3
ΡΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	μετ. «Pieros II» Όνδ.)
ΡΟΥΜΠΙΝ II (π.)	71	2932	

Σ.Β. ΕΕΙ (κ.)	68	13546	ε. Πειραιά 19/3 *
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002	ε. Ν. Υόρκη 21/3
ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39695	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	στο Γιβραλτάρ 2/3
ΣΑΪΝΪΓΚ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στο Χορμούζ (αποθήκη)
ΣΑΪΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	πρός Μιχάρα 25/2
ΣΑΪΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	πρός Βενεζουέλα 18/3
ΣΑΪΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	πρός Κωνσταντίνα 25/3
ΣΑΪΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	στο Σασέμπα 18/3
ΣΑΪΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	α. Φόρ 20/3
ΣΑΪΝΤ ΤΖΩΝ II (δ.μ.)	76	21619	πρός Καστέλον 22/3
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	ε. Βηρυττό 14/3
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1.599	πρός Κατάνια 12/3
ΣΑΝ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	πρός Θεσσαλονίκη 20/3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρός Κεϋλάνη 21/3
ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (π.)	72	11506	πρός Μπαλμπά 953
ΣΑΝ II (π.)	75	14523	πρός Θέοντα 4/3
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΝΡΑΪΖ (κ.)	71	13575	πρός Ν. Κορέα 4/3
ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	πρός Βομβάη 11/3
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	ε. Πειραιά 5/3
ΣΑΝΤΕΪΚΑΙΗΠ (Μπχ.)	69	8064	πρός Τζέντα 2653
ΣΑΝΤΕΪΜΠΑΙΗ (Μπχ.)	70	8064	πρός Καζαμπλάνκα 11/3
ΣΑΝΤΕΡΑΝΤ ΣΙΤΥ (κ.7)	78	6053	πρός Σάτι 18/3
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	ε. Πειραιά 20/3
ΣΑΞΕΣΣ (δ.κ.)	85	26959	α. Γιβραλτάρ 21/3
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥΪΝΤ (κ.)	74	12498	α. Κολόμπο 15/3
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (κ.)	76	17308	στο Κοντονο 1553
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	α. Πειραιά 4/3
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758	α. Λούπ Τέρμιναλ 16/3
ΣΕΒΑΣΤΗ (Μπχ.)	71	8349	πρός Όγουέντο 9/3
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933	πρός Κοράτσι 7/3
ΣΕΪΛΑΜΑΝ (κ.)	80	17798	δ. Σουέζ 9/3
ΣΕΪΡΗΝΑ (π.)	77	16267	πρός Μαλακία 2/3
ΣΕΚΙΟΥΡΙΤΑΣ (κ.)	75	7033	ε. Φόρ 21/3
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917	πρός Όρν 26/3
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	πρός Ρόττερταμ 17/3
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	πρός Σουέμπα 28/3
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	πρ. Βανκούβερ 16/3
ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)*	78	10077	α. Ν. Όρλεάνη 17/3
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	πρός Σιγκαπούρη 17/3
ΣΗ ΓΟΥΪΣΠΕΡ (Μπχ.)	77	22377	πρός Κόμπε 15/3
ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	πρός Μπαντάρ Άμπας 11/12
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	α. Άμβουρπο 13/3
ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	πρός Γένοβα 14/3
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)*	70	12142	ε. Σάντος 22/3
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688	ε. Ρουέν 24/3
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685	πρός Όδησσο 1753
ΣΗ ΤΑΪΓΚΕΡ (κ.)	73	13631	ε. Κανόνιγκβο 12/3

ΣΗ ΧΑΡΒΕΣΤ	75	13079	πρός 'Ινδία 19/3	ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	ε. Σιγκαπούρη 12/3
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	α. Χόγκ Κόγκ 22/2	ΤΖΩΝ Λ. (κ.)	76	16023	πρ. «Γιάκι»
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130	α. Θέουτα 10/3	ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	ε. Γένοβα 22/3
ΣΗΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (μ.)	76	30343	α. Άλγκεκίρας 17/3	ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660	πρός Ντάρμπαν 25/3
ΣΗΓΚΡΕΪΣ (δ.μ.)	77	40553	πρός Φός 24/3	ΤΖΩΝΤΖ Δ. (κ.)	75	12376	πρός Άγ. Βικέντιο 17/3
ΣΗΓΟΥΪΝΤ (δ.κ.)	78	28025	σημαία Μάλτας	ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	πρός Βομβάη 24/3
ΣΗΜΕΠΡΕΣ (δ.μ.)	77	40558	α. Πόρτ ντε Μπούκ 23/3	ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406	πρός Φιλαδέλφεια 2/3
ΣΗΜΕΠΛΟΡΕΡ (μ.)	76	30373	σημαία Μάλτας	ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	πρός Λιβύη 12/2
ΣΗΜΕΠΡΕΣ (μ.)	75	17203	πρός Ταρτούς 14/3	ΤΙΤΑΝ (κ.)	76	15356	πρός Μπουσάν 19/3
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704	πρός Μπόνου 9/2	ΤΟΕΛ (κ.)	71	9082	πρός Βαλπαράϊζο 23/3
ΣΗΛΑΚ III (κ.)	77	15264	πρός Ά. Γερμανία 23/3	ΤΟΕΘΤΗΣ (Κεϋ.)	68	9627	πρός Κρήτη 11/3
ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	72	17971	α. Άσντον 24/3	ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Ν. Όρλεάνη 17/3
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963	πρός Πόρτ Σουδάν 17/3	ΤΡΑΝΣΚΕΪΠ (κ.)	70	5538	ε. Φρητάουν 19/3
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	70	11188	ε. Μπουλών 16/3	ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΙΛΙΝ (κ.)	71	4881	πρός Π. Πλάτα 25/3
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861	στό Άσσάμπ	ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172	πρός Ντόβερ 20/3
ΣΗΜΑΣΤΕΡ II (κ.)	84	18173	πρός Όδησσό 16/3	ΤΡΕΪΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	πρός Κίλαγκ 18/3
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.μ.)	80	32995	πρός Γένοβα 20/3	ΤΡΕΪΝΤ ΓΟΥΪΝΤΣ (π.)	74	8915	α. Άσσάμπ 10/3
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211	πρός Χιούστον 22/3	ΤΡΕΪΝΤ ΕΝΤΕΑΒΟΡ	73	50849	πρός Ποχάγκ 20/3
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	πρός Όδησσό 13/3	ΤΡΕΪΝΤ ΙΝΤΙΠΕΝΤΕΝΣ	71	109197	πρ. «Yanbu Progress»
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	α. Τρομπέτας 21/3	ΤΡΕΪΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	πρός Ταϊβάν 19/2
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	στό Μπαντάρ Άμπας 25/3	ΤΡΕΪΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	α. Δαμιέττα 19/3
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	πρός Εύρωπη 8/3	ΤΡΕΪΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Περσικό 16/2/87
ΣΗΜΠΟΡΝ (δ.μ.)	75	17795	α. Χουέλβα 18/3	ΤΡΕΪΝΤ ΡΗΖΟΛ. (δ.π.)	74	25394	πρός Λός Άντζελες 9/3
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	ε. Σέβεν Άιλαντς 21/3	ΤΡΕΪΝΤ ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ-Ι	72	113950	πρ. «World Truth»
ΣΗΜΠΡΕΪΒΥ (δ.μ.)	73	17795	πρός Άλγερία 13/3	ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501	α. Ν. Όρλεάνη 18/3
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρός Μπ. Άϊρες 18/3	ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463	ε. Χάμπτον 20/3
ΣΗΝΤΙΟΥΤΥ (Μ.)	73	18025	ε. Πειραιά 20/3	ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	ε. Ντάρμπαν 22/3
ΣΗΝΤΡΑΪΒ (κ.)	82	18709	πρός Μπαντάρ Άμπας 12/3	ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (π.)	80	14397	πρός Φρημάντλ 24/3
ΣΗΠΡΑΪΝΤ II (δ.μ.)	74	18631	πρός Αρούμπα 23/3	ΤΡΟΥΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	πρός Μπ. Άμπας 16/2
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ II (κ.)	76	16432	πρός Τσάχ Μπαχάρ 9/3	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	α. Ντάρ ες Σαλάμ 8/1
ΣΗΡΑΪΝΤΕΡ (μ.)	77	30370	α. Ντεμεράρα 10/3	ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	α. Τζέντα 16/3
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310	πρός Μάρσα ελ Μπρέγκα 55/3	ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	επωλήθη Έλληνες
ΣΗΡΕΪΝΤΖΕΡ (κ.)	79	19061	πρός Έλλάδα 24/3	ΤΥΧΗ(Π.)	73	6415	μετ. «Χίος Στάρ» (π.)
ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	πρός Έσπεράνσο 19/3	ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	α. Γιβραλτάρ 19/3
ΣΗΣΚΟΟΥΤ (δ.μ.)	75	42619	πρός Ζουετίνα 4/3				
ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρός Τάμπα 11/3				
ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	πρός Βραζιλία 8/3				
ΣΗΣΤΑΡ II	83	18173	πρός ΗΠΑ 4/3				
ΣΗΣΤΡΕΪΝΤΕΡ II (δ.μ.)	72	15285	ε. Ν.όντζες 23/3				
ΣΗΣΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095	πρός Λατβία 4/3				
ΣΗΣΦΑΪΤΕΡ (Μ.)	75	18794	α. Μπλιμπό 17/3				
ΣΗΣΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	ε. Βομβάη 14/4/86				
ΣΗΣΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	πρός Έλλάδα 28/2				
ΣΗΣΦΕΑΡΕΡ	73	29763	πρός Σάντος 23/3				
ΣΗΣΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	δ. Παναμά 20/3				
ΣΗΣΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129	πρός Ίράν 30/3				
ΣΗΣΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055	ε. Άσντον 7/3				
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704	πρός Ίλιγκαν 3/3				
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	πρός Γαλλία 21/3				
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500	πρός Μπουεναβεντούρα 3/3				
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	πρός Ρότερνταμ 18/3				
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849	πρός Σιενφουγκέγκας 24/2				
ΣΙΜΠΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	πρός Λάγος 23/3				
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	ε. Σιγκαπούρη 20/3				
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪΤ ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	στη Μανίλα 12/3				
ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	πρός Ν. Ύόρκη 11/3				
ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	πρός Λισαβόνα 23/3				
ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	ε. Άλεξάνδρεια 15/3				
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομεϊνί				
ΣΚΑΪ ΚΡΕΣΤ	76	22377	δ. Παναμά 17/3				
ΣΚΑΪ ΜΑΝ (κ.)	77	11679	ε. Άγ. Βικέντιο 13/3				
ΣΚΑΪ ΡΕΪΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	ε. Άμβέρσα 16/3				
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	ε. Όζάκα 23/3				
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	πρός Πόρτ Κέλαγκ 11/3				
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989	ε. Έσπεράνσο 18/3				
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	πρός Νοβόροσσκ 19/2				
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408	ε. Χέυ Πόιντ 6/3				
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	α. Βενετία 10/2				
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	στόν Πειραιά 34/3				
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595	α. Πειραιά 1/3				
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561	πρός Άσσάμπ 11/3				
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	πρός Παραγάγου 19/3				
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	πρός Άβάννα 25/2				
ΣΠΙΘΑ (κ.)	76	27880	επωλήθη Νορβηγούς				
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρός Χάρ Φακάν 16/3				
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Χιούστον 29/2				
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρός Καβάλα 16/3				
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942	πρός ΗΠΑ 9/3				
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	πρός Τρίπολη 9/3				
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573	ε. Νταμμάμ 13/3				
ΣΤΑΡ ΚΙΓΚ (κ.)	84	20494	πρός Ρότερνταμ 15/3				
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893	πρός Όδησσό 15/3				
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	πρός Μπαλμπόα 23/3				
ΣΤΑΡ ΟΦ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ (Βρ.)	66	22617	πρός Πειραιά 8/3				
ΣΤΑΡ ΡΕΪ (δ.κ.)	70	99011	πρός Χορμούζ Τέρας 25/9				
ΣΤΑΡ ΣΗ (κ.)	74	6925	ε. Λέγκχορν 21/3				
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά				
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894	ε. Κομώ Μπαϊν 21/3				
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	πρός Ίαπωνία 28/2				
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	στόν Περσικό				
ΣΤΟΡΚ (κ.)	70	15265	πρός Μαλαισία 15/3				
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	πρός Μόζι 18/3				
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	πρός Φουτζέιρα 21/3				
ΣΦΙΝΕ (κ.)	69	9822	πρός Άλγερίδα 2/3				
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	ε. Γάνδη 20/3				
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	πρός Άγ. Δόμ 18/3				
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	πρός Κορέα 20/3				
ΤΑΙΣΜΑΝ	72	13631	πρός Γιοκοχάμα 12/3				
ΤΑΜΑ II (Ον.)	73	6254	πρός Μπαγιόν 19/3				
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	πρός Κεμπέκ 24/3				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	πρός Ίαπωνία 26/2				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪΝ (κ.)	73	19420	ε. Σιγκαπούρη 11/3				
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781	πρός Σμύρνη 18/3				
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735	α. Σιγκαπούρη 13/3				
ΤΕΤΙ (κ.)	70	10328	ε. Σαντού 5/3				
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	ε. Τερνούζεν 18/3				
ΤΖΕΪΝΤ (κ.)	56	6500	διόλυση Ίνδία				
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	69	8812	πρός Τέμα 23/3				
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ(κ.)	78	16329	α. Ν. Όρλεάνη 26/2				
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	πρός Χάμπτον 17/3				
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	ε. Ντάρ ες Σαλάμ 19/3				
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	ε. Πρός Μορόν 21/1				
ΤΖΙΟΥΕΛ I.	83	35762	πρός Ίαπωνία 17/3				
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	πρός Άλγερίδα 3/3				
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	α. Νταμμάμ 20/3				
				ΦΑΙΡΓΟΥΪΝΤΣ	74	8915	πρός Βομβάη 21/3
				ΦΑΪΤΕΡ (Μπχ.)	75	16421	πρός Μανίλα 25/2
				ΦΑΝΕΛΙ (κ.)	75	5595	ε. Κάντλα 15/3
				ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	πρός Ρότερνταμ 19/3
				ΦΑΡΟ (μ.)	69	12840	πρ. «Port of Chioggia»
				ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67202	πρός Ίσμερινό 17/3
				ΦΕΪΘ	70	15216	ε. Πόρτ Τορέζ 7/3
				ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	όλιχη απόλεια
				ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080	πρός Λατβία 20/3
				ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	πρός ΗΠΑ 13/3
				ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	πρός Κόλπο ΗΠΑ 20/1
				ΦΗΑΡΛΕΣΣ(κ.)	71	22523	στό Γιαντάι 16/1
				ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743	μετ. «Heron» (κ.)
				ΦΙΛΙΑ	71	7201	άρχει Πειραιά
				ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	έπιοκ. Χάιφα 23/3
				ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειακές μεταφορές
				ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.)	67	54322	ε. Πειραιά 15/3
				ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	ε. Ντάρμπαν 27/1
				ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	πρός Βενγκόζ 23/3
				ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	ε. Νάπολη 7/3
				ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	ε. Γκαέτα 16/3
				ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	ε. Δαμιέττα 23/3
				ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	δ. Παναμά 22/3
				ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπετζάνια (άποθήκη)
				ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	ε. Βενετία 19/3
				ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	στη Μόγκλα 21/3
				ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	πρός Χάμπτον 21/3
				ΦΛΑΜΙΝΙΑ(δ.)	85	38629	ε. Σιγκαπούρη 16/3
				ΦΛΑΜΠΟΥΡΟ (κ.)	72	21690	ε. Ρουζ 9/3
				ΦΛΕΪΜ (κ.)	72	16396	πρός Π. Καμπέλλο 24/2
				ΦΛΟΡΕΣ (Μ.)	71	9048	ε. Μπαγκόγκ 26/2
				ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	α. Φιλαδέλφεια 18/3
				ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	α. Σιγκαπούρη 30/7/87
				ΦΟΞ (κ.)	72	16441	ε. Ρουέν 19/3
				ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪΪΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	πρός Βερακρούζ 4/3
				ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕΪΤ (π.)	63	10736	ε. Βομβάη 13/3
				ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918	πρός Σιγκαπούρη 24/2
				ΦΟΥΤΖΙ (δ.π.)	75	8332	πρός Ταϊβάν 1/3
				ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ Λ. (δ.)	87	25000	πρός Σιγκαπούρη 5/3</

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company



REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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



ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company



REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with



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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company



DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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



REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836, TELEX: 21 2708 NFI GR
PLANT: PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR. CABLE: "NAFSI" PIRAEUS - GREECE

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIIOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULI, P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

TROODOS
SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

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

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111