

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Αυγούστου 1985

Αρ. Φύλλου 1205/964

NAYTIKA XPONIKA

ENGLISH SUPPLEMENT

ΑΡΙΘ. 1205/964 ΔΡΧ. 120

15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1985



KENTRIKA 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

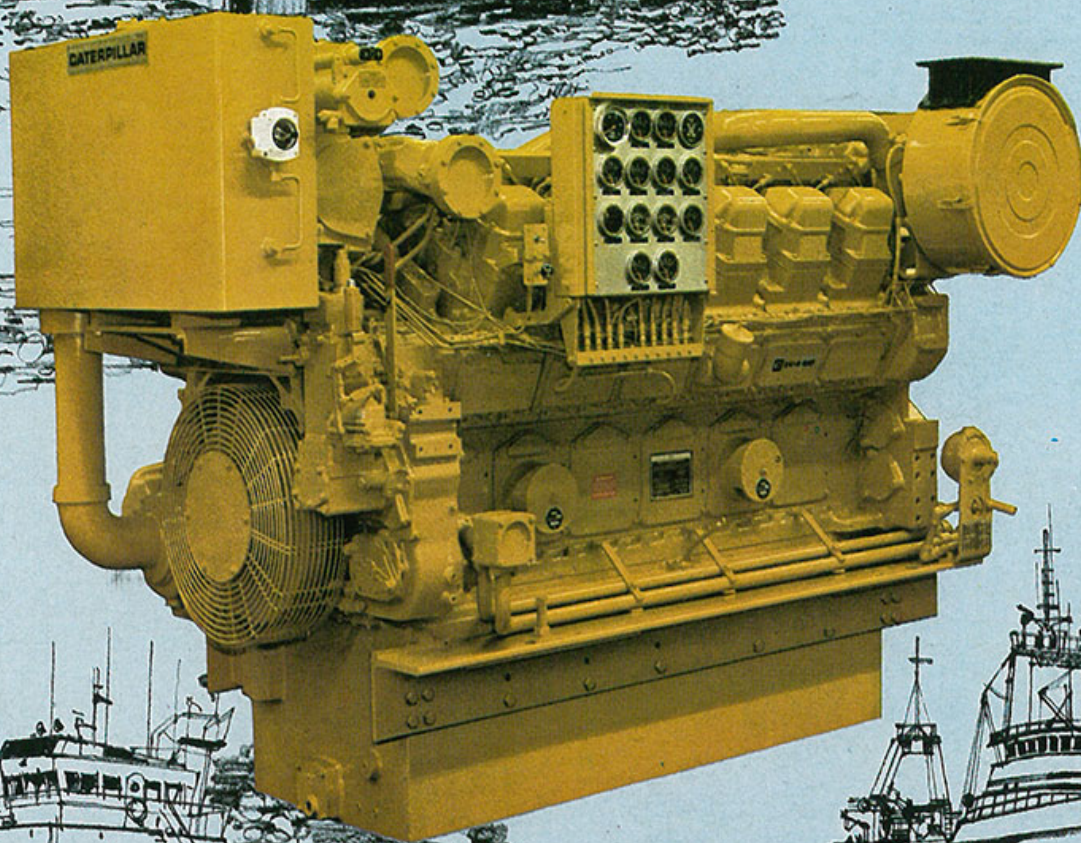
ΕΛΤΡΑΚ



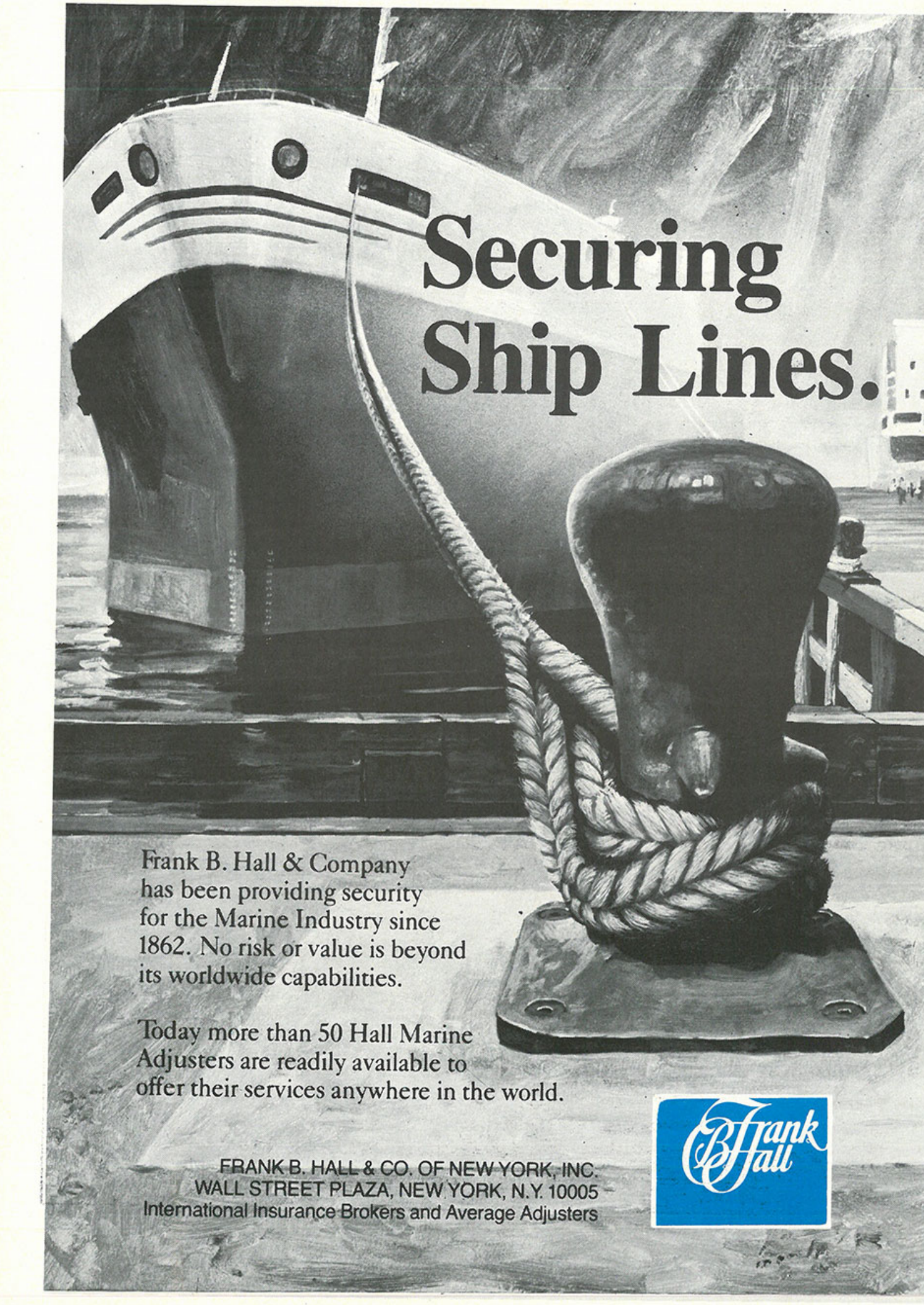
ΑΠΟΚΛΕΣΤΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
CATERPILLAR
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3500 Series Marine Engines

- 3508 ΑΠΟ 600 - 850 ΙΠΠΟΥΣ
- 3512 ΑΠΟ 900 - 1300 ΙΠΠΟΥΣ
- 3516 ΑΠΟ 1200 - 1700 ΙΠΠΟΥΣ



ΑΘΗΝΑ: Κωνσταντινουπόλεως 7, Περιστέρι τηλ. 5752.864-8, Telex 223009, 223010
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ: Μοναστηρίου 153 & Δάφνης Τηλ. 516986, 521339, 522097 Telex 410134



Securing Ship Lines.

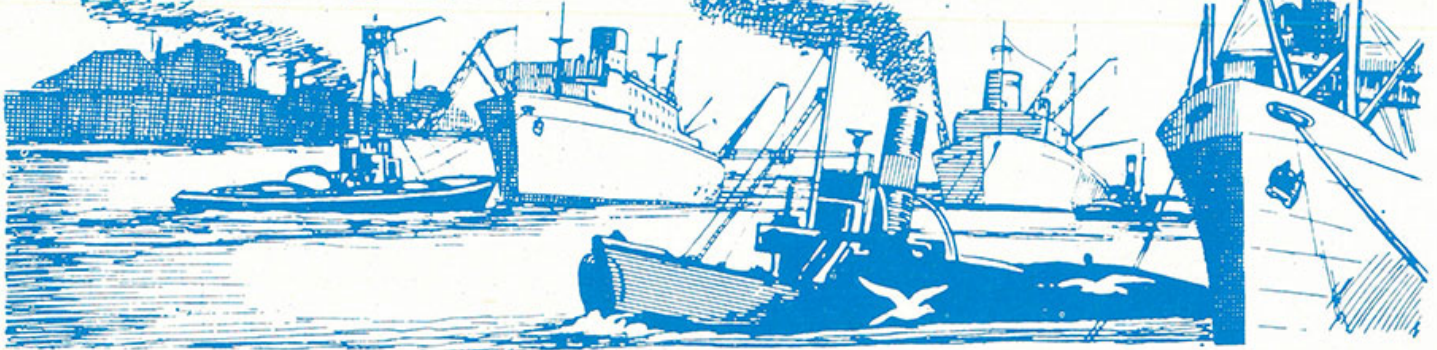
Frank B. Hall & Company
has been providing security
for the Marine Industry since
1862. No risk or value is beyond
its worldwide capabilities.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 1205/964

15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1985

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΔΗΜ. ΡΗΓΑΣ — ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΔΗΜ. ΤΣΑΠΡΑΛΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Τό δεκαπενθήμερο

Νά μήν παρατραβήξει ό διάλογος

Ο Υπουργός κ. Στάθης Αλεξανδρής διαβεβαίωσε ότι τό Υπουργείο έχει αρχίσει έναν εύρύτατο διάλογο με όλους τούς παράγοντες της Ναυτιλίας ό όποιος θά συνεχισθεί με στόχο νά αντιμετωπισθεί ή κρίση πού πλήττει ιδιαίτερα τήν Έλληνική Ναυτιλία καί νά αυξηθεί ό αριθμός τών πλοίων καί τών απασχολουμένων ναυτικών. Καί διευκρίνισε ότι τά θέματα πού έχουν ήδη τεθεί αλλά καί θά τεθούν από τίς επαγγελματικές οργανώσεις του έφοπλισμού καί τών ναυτικών θά αντιμετωπισθούν σάν πακέτο, πράγμα πού μάς αναγκάζει νά εκφράσουμε φόβους ότι οι ρυθμίσεις πού δέν πρέπει νά καθυστερήσουν άλλο θά αργήσουν καί ίσως τότε νά μήν μπορεί νά γίνει πλέον τίποτε, νά μήν μπορεί δηλαδή νά υπάρξει πιά σωτηρία γιά τό έθνικό νηολόγιο — τούς φόβους αυτούς τούς έντεινει ή φυγή τών πλοίων πού έξακολουθεί νά συνεχίζεται με τήν ίδια ένταση.

Αναμφισβήτητο ό διάλογος είναι ή καλύτερη μέθοδος καί γιά τήν προσέγγιση αλλά καί γιά τήν επίλυση τών προβλημάτων: Υπό τήν προϋπόθεση όμως νά μήν παρατραβήξει γιατί τότε έχει εφαρμογή εκείνο πού έχει είπωθει γιά τίς συσκέψεις, ότι δηλαδή οι Έλληνες όταν δέν σκέπτονται συσκέπτονται. Οι συνθήκες πού υπάρχουν δέν επιτρέπουν τήν πολυτέλεια καμμιός, ούτε τής παραμικρής καθυστέρησης καί αν θέλουμε νά συνεχίσουμε νά υπάρχουμε σάν ναυτιλιακή χώρα πρέπει νά δράσουμε άμέσως.

Όπως έχουν υπογραμμίσει έπανελημμένα τά «Ναυτικά Χρονικά», δύο πρέπει νά είναι οι επιδιώξεις μας: Πρώτο, νά προσαρμόσουμε τό κόστος του υπό ελληνική σημαία πλοίου στά όρια καί επίπεδα τών καιρών, καί, δεύτερο, νά καταπολεμήσουμε με όλους τούς δυνατούς τρόπους τόν προστατευτισμό με όποια μορφή καί αν εκδηλώνεται. Καί οι επιδιώξεις αυτές μπορούν νά επιτευχθούν από τήν Πολιτεία με τήν πλήρη καί άμεριστη συμπαράσταση τών δύο κύριων παραγόντων τής Ναυτιλίας, χρειάζονται δηλαδή αποφάσεις, γενναίες αποφάσεις καί όχι μακρόσυρτο κουβεντολόι.

ΝΑ ΑΠΟΚΛΕΙΣΘΕΙ Η ΚΑΛΚΟΥΤΑ

Με άφορμή τήν περίπτωση του πλοίου «Βάλι Πέρο» πού «κρατείται» στήν Καλκούτα από τίς 20 Απριλίου από τό τοπικό γιούνιον, ήρθαν στήν επιφάνεια καί άλλες περιπτώσεις ελληνικών πλοίων τά όποια έπειδή ήταν υποχρεωμένα νά αποπλεύσουν γιά άλλα λιμάνια υπέκυψαν στον άσκούμενο συστηματικό εκβιασμό καί επλήρωσαν όσα έζητούντο. Αλλά ειδικότερα ή περίπτωση του «Βάλι Πέρο» αποδεικνύει είτε ότι τό τοπικό γιούνιον αποτελεί κράτος εν κράτει σ' αυτό τό ινδικό λιμάνι, είτε ότι πρόκειται γιά μία πολύ οργανωμένη «δουλειά» στήν όποία φαίνεται ότι συμμετέχουν καί άλλοι τοπικοί «άρχοντες» πού έλέγχουν τίς δημόσιες υπηρεσίες, τή Δικαιοσύνη κλπ.

Έτσι ή άλλιώς, αυτό δέν έχει σημασία, τά πλοία ταλαιπωρούνται στήν Καλκούτα καί ό μόνος τρόπος αντιμετώπισης τής καταστά-

σεως είναι νά κηρυχθεί αυτό τό λιμάνι επικίνδυνο από τούς ανεξάρτητους πλοιοκτήτες σέ όλόκληρο τόν κόσμο καί νά αποκλεισθεί, ώστε νά σταματήσει ή διακίνηση τών φορτίων πρός καί από τήν Καλκούτα. Μόνο έτσι θά καταλάβουν τό τοπικό γιούνιον καί όσοι κρύβονται από πίσω του καί ακόμη καί ή ίδια ή ινδική κυβέρνηση ότι δέν μπορούν άτιμωρητί νά αθαιρετούν κατά τής διεθνούς ναυτιλίας.

ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Είναι όρθή ή απόφαση τής διοίκησης του Ναυτικού Έπιμελητηρίου νά καταρτίσει ειδική μελέτη γιά τήν έπιβαλλόμενη έθνική ναυτιλιακή πολιτική πού θά καλύπτει όλους τούς κλάδους τής Έλληνικής Ναυτιλίας.

Ανεξάρτητα από τό γεγονός ότι ή σχετική απόφαση έλήφθη τόν Ιούλιο με άφορμή τό θέμα του διοικητικού φορέα καί από αυτό μπορεί νά χαρακτηριστεί εύκαιριακή — καί νένας, όσο καλόπιστος κι αν είναι δέν μπορεί νά άγνοήσει ότι τό Ν.Ε.Ε. περίμενε νά δημιουργηθεί θέμα διοικητικού φορέα γιά νά αποφασίσει νά προχωρήσει στήν κατάρτιση τής μελέτης γιά τήν έπιβαλλόμενη έθνική ναυτιλιακή πολιτική — εκείνο πού έχει τώρα σημασία είναι ή απόφαση αυτή νά υλοποιηθεί αλλά χωρίς βιασύνες ώστε νά γίνει ολοκληρωμένη καί σωστή δουλειά.

ΓΝΩΣΤΟΣ Ο ΣΤΟΧΟΣ ΤΟΥΣ

Γράφαμε στο προηγούμενο τεύχος μας γιά όρισμένα δημοσιεύματα ξένων εφημερίδων τά όποια προσπαθούν νά εμφανίσουν τό σύνολο τής Έλληνικής Ναυτιλίας ως εύρισκόμενο στο χείλος τής οικονομικής καταστροφής, χρησιμοποιώντας σάν παραδείγματα όρισμένες μεμονωμένες περιπτώσεις έφοπλιστών αλλά καί μιάς Τράπεζας πού διάλεξε τή λύση νά «βγει» βεβιασμένα από τό χώρο τών ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων.

Δέν είχαμε ύπόψη μας τότε τό άρθρο τής διεθνούς οικονομικής έπιθεώρησης «Forbes» τής 29ης Ιουλίου με τίτλο «Shipwreck»,

τό οποίο χρησιμοποιώντας πάλι μία μεμονωμένη περίπτωση, ούτε λίγο ούτε πολύ λέγει ότι η μόνη ελπίδα των πλοιοκτητών για να επιζηήσουν είναι να υποστούν ναυάγιο και να εισπράξουν την ασφάλεια.

Θά απαντήσουμε και πάλι λέγοντας απλά ότι όπως σε κάθε επάγγελμα έτσι και στην Ναυτιλία υπάρχουν οι καλοί και οι κακοί επιχειρηματίες και όπως δυστυχώς, συνήθως συμβαίνει τα 100 καλά ακούγονται όσο ένα κακό περιστατικό που χρησιμοποιείται έντεχνα για να άμαυρises το όνομα μιας μεγάλης και πατροπαράδοτης ναυτιλίας όπως η «Ελληνική».

Είναι αναμφισβήτητο ότι η διεθνής ναυτιλία περνά πολύ δύσκολες στιγμές και κατά την γνώμη μας η πτώση των αξιών μπορεί να χαρακτηριστεί κρίσιμότερη από την πτώση των ναύλων. Άλλα από το σημείο αυτό ως τα συμπεράσματα του «Forbes» υπάρχει ακόμη πολλή δρόμος, γι' αυτό είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς σε τί ακριβώς χρησιμεύουν τέτοιου είδους δημοσιεύματα.

Η ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΦΟΙΤΗΣΗ

Η επαναφορά του ναυτικού εκπαιδευτικού συγκροτήματος της Μηχανώνας στην κατηγορία των σχολών εσωτερικής φοίτησης, περιορίζει ουσιαστικά την εξωτερική φοίτηση μόνο στις σχολές Άσπροπύργου, δεδομένου ότι οι Σχολές μηχανικών Σκαρμαγκά και Έλευσίνος ιδρύθηκαν εξ αρχής με ημισύσιους μαθητές ασκούμενους στα αντίστοιχα ναυπηγεία.

Έτσι η καθιερούμενη για τις δημόσιες ναυτικές σχολές εσωτερική ένδειαση των σπουδαστών επαναφέρει το θεσμό στην αρχική του δομή, που ύστερα από τριαντάχρονη πείρα (στην Ύδρα πενήνταχρονη) απέδειξε ως ο καταλληλότερος και αποδοτικότερος για τους σπουδαστές του ναυτικού επαγγέλματος.

Επί του θέματος έχουν γραφεί κι έχουν λεχθεί πάρα πολλά. Μέσα όμως από το πλέγμα των διαφόρων και αντιθέτων ισχυρισμών, εκείνο που δεν μπορεί να αμφισβητηθεί είναι ότι η ιδιομορφία της ναυτικής εργασίας απαιτεί και ανάλογη εκπαίδευση. Και ότι στην εκπαίδευση αυτή συμβάλει αποτελεσματικά η φοίτηση σε σχολές που συνδυάζουν την υψηλή επαγγελματική κατάρτιση με την ειδική σπουδαστική τάξη και πειθαρχία. Αυτό ισχύει σε όλες τις ναυτιλίες του κόσμου και ελπίζουμε ότι θα ισχύσει όριστικά και στη δική μας μεγάλη ναυτιλία.

«ΠΟΛΥΎΠΟΥΡΓΕΙΟ» ΑΛΛΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΟ ΣΤΗ ΣΕΙΡΑ

Έντυπωσιασμένος με το ΥΕΝ ο νέος Υπουργός κ. Στάθης Άλεξανδρής. «Πολυύπουργείο» (με εισαγωγικά γιατί είναι όρος που χρησιμοποίησε ο ίδιος) και ιδιόμορφο το χαρακτήρισε τη Δεύτερα στην πρώτη του συνάντηση με τους ναυτιλιακούς συντάκτες. Κι αυτό, γιατί όπως εξήγησε, έχει πολλά κοινά σημεία με το Υπουργείο Δημοσίας Τάξεως και με τα Υπουργεία Οικονομικών, Υγείας και Πρόνοιας, Παιδείας, Έργα-

σίας, Βιομηχανίας κλπ., είναι με λίγα λόγια ένα πολυδαίδαλο Υπουργείο, κατέληξε ο Υπουργός και από γνωστότατο ναυτιλιακό συντάκτη ακούστηκε η παρατήρηση: Ναι, λίγο από όλα και τίποτε.

Τό «πολυύπουργείο» Έμπορικής Ναυτιλίας, σημειώνουμε εμείς με τη νέα αναδιάρθρωση του Υπουργικού συμβουλίου είναι το τελευταίο Υπουργείο ενώ στο προηγούμενο σχήμα του Υπουργικού συμβουλίου κατείχε την προτελευταία θέση και προηγείτο του Υπουργείου Βορείου Ελλάδος το οποίο τώρα έχει τοποθετηθεί σε καλύτερη θέση.

ΤΑ ΤΟΥΡΚΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

Τά τουρκικά μέτρα έναντι της Έλληνικής Ναυτιλίας για τα οποία έγιναν τόσος θόρυβος ήταν τελικά μία σύσταση του Τούρκου πρωθυπουργού κ. Όζάλ προς τους συμπατριώτες του ναυλομεσίτες να αποφεύγουν την ναύλωση ελληνικών πλοίων για μεταφορές από και προς την Τουρκία. Τό μέτρο για τό οποίο είναι άγνωστο εάν έχει εφαρμοσθεί ή σε πόση έκταση εφαρμόζεται είναι καθαρά πολιτικό και αποβλέπει στην άσκηση πίεσης έναντι της Ελλάδας ώστε να υποχρεωθεί με στόν διάλογο που τόσο διακαώς επιδιώκει και επιθυμεί η Άγκυρα για τα θέματα του Αιγαίου. Γι αυτό τό λόγο ο Τούρκος πρωθυπουργός φαίνεται ότι δεν πολυλογαριάζει τις οικονομικές συνέπειες που θά έχει για τό χώρα του ή αποφυγή ναυλώσεως ελληνικών πλοίων, τό οποία αποτελούν πάντοτε μία καλή λύση για τους Τούρκους επειδή «βρίσκονται στά πόδια τους» και γι' αυτό προσφέρονται με πολύ καλύτερους — γι' αυτούς — όρους από κάθε άλλο πλοίο που τώρα πρέπει να αναζητηθεί άλλο.

Πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι πολλές σοβαρές ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν απαγορεύσει στους ναυλομεσίτες με τους όποιους συνεργάζονται να προχωρούν στη ναύλωση πλοίων τους εάν ή καταβολή του ναύλου δεν εξασφαλίζεται από την άλλη πλευρά των συμβαλλομένων — δεν δέχονται δηλαδή ναύλωση για την ό.ο.α θά πληρώσει ή τουρκική πλευρά.

Τά γραφέντα σε ελληνική έφημερίδα και που επανέλαβε και τό «Λόυντ Λίστ» για ναύλους ύψους 300 εκατ. δολλαρίων που αποκομίζουν ελληνικά πλοία έτησίως για μεταφορές προς και από την Τουρκία δεν άντέχουν στον παραμικρό βάσανο — είναι υπέρ τό δέον ύπερβολικά.

Η ΚΑΚΟΔΑΙΜΟΝΙΑ ΤΟΥ ΝΑΤ

Τρείς συνταρακτικές αποκαλύψεις που δείχνουν την πορεία της κακοδαιμονίας του ΝΑΤ και τις τεράστιες ευθύνες των αρμόδιων πολιτικών και υπηρεσιακών παραγόντων που είχαν την έποπτεία και τη διοίκηση του έκανε ο Υπουργός κ. Στάθης Άλεξανδρής κατά την πρώτη συνάντησή του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες:

Η πρώτη: Κατά μή έπιβεβαιωμένους υπολογισμούς, οι «άλεξιπτωτιστές» που απομυζούν τό ΝΑΤ χωρίς να έχουν προσφέρει τό παραμικρό και σε βάρος των συμφερόντων των πραγματικών ναυτικών άνέρχονται σε 12.500 — μάάλιστα, δωδεκάμηνη χιλιάδες χαραιοφάνδες που πήραν σύνταξη με «χαρτιά» σάν εκείνα των όμογενών του Ζαΐρ με τό όποια έπαιρναν άδειες αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως χωρίς να έχουν άσκήσει ποτέ τό έ-

Renault

Με μειωμένο φόρο, ειδικά για ναυτικούς και μετοικούντες.

Τώρα μόνο στη ΜΑΥΑ μπορείτε να παραλάβετε με "το κλειδί στο χέρι" οποιοδήποτε μοντέλο της Renault σας αρέσει ακόμα και Turbo.

Το αυτοκίνητο παραδίδεται εκτελωνισμένο και με αριθμούς κυκλοφορίας, στην Αθήνα ή σε οποιαδήποτε πόλη της Ελλάδας από τους εξουσιοδοτημένους αντιπροσώπους της Renault.

Τηλεφωνήστε μας σήμερα στο 2793.963 - 2778.614

RENAULT

...ιελικά!

Η RENAULT συνιστά elf

MAVA A.E.

80 ΧΛΜ. ΕΘΝ. ΟΔΟΥ ΑΘΗΝΩΝ-ΛΑΜΙΑΣ, Τ.Θ. 54 027.143 10 Ν. ΦΙΛΑΔΕΛΦΕΙΑ

πάγγελμα του αυτοκινητιστικού — επιβαρύνουν το NAT και είναι ένας από τους κύριους παράγοντες που οδήγησαν στον εξανεμισμό των αποθεμάτων που υπήρχαν και που κάποτε θα εξανεμιζόνταν γιατί δεν είχε γίνει ποτέ προσπάθεια να «αυγατίσουν» — ο 'Υπουργός παρομοίωσε εύστοχα το NAT με τον 'Αγιο Παντελεήμονα που μεριμνά για όλους.

Η δεύτερη: Συνταξιούχος του NAT λόγω ανικανότητας που παίρνει κανονικά κάθε μήνα τη σύνταξη του από το Ταμείο είναι σήμερα έπαγγελματίας προδοσφαιριστής στην ομάδα του ΟΦΗ γιατί δεν υπάρχει πρόβλεψη επανακρίσεως εκείνων που συνταξιοδοτούνται λόγω ανικανότητας που προέρχεται από λόγους υγείας ή άτυχης μοίρας.

Η τρίτη και ουσιαστικότερη: Τα προβλήματα για το NAT είχαν ήδη ανακύψει — και αυτό ήταν φυσικό αφού το Ταμείο είχε φορτωθεί με τόσους άλεξιπρωτιστές και δεν γίνονταν η επιβαλλόμενη αξιοποίηση των αποθεματικών του σε δραχμές και σε συνάλλαγμα — από την εποχή της δικτατορίας αλλά οι διαπιστώσεις του ειδικού 'Ελβετού που είχε εκπονήσει τότε μελέτη ειδικά για το NAT καταχωριάστηκαν και η έκθεσή του βρέθηκε πριν από δυο χρόνια χωρίς και πάλι να βγει στην επιφάνεια, ίσως γιατί ο κ. Δασκαλάκης, τότε άλλο αποδεικνύεται και από το γεγονός ότι στο νομοσχέδιο για το NAT που κατήχησε και που γι' αυτό το λόγο είχε επωνομασθεί «νομοσχέδιο Δασκαλάκη» είχε περιλάβει χωρίς περίσκεψη και χωρίς αιδώ εισήγησης των συμβούλων του για περικοπή κεκτημένων δικαιωμάτων που οδήγησαν σε έσπευσμένη συνταξιοδότηση σημαντικότερο αριθμό ναυτικών και κυρίως αξιωματικών.

Η ναυτιλιακή κρίση, υπογράμμισε στη συνάντησή του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες ο κ. 'Αλεξανδρής, υπήρξε απλά καταλύτης και ήδη το Ταμείο για να αντιμετωπίσει τις υποχρεώσεις του προς τους ασφαλισμένους στους οποίους εξακολουθούν να περιλαμβάνονται και οι δωδεκάμηνη χιλιάδες «άλεξιπρωτιστές» είναι υποχρεωμένο να δανεισθεί μέχρι το τέλος του χρόνου 12,5 δισ. δραχμές τη στιγμή που η αξία της ακίνητης

περιουσίας του με σημερινές τιμές δεν υπερβαίνει τα πέντε δισ. δραχμές. Το NAT, είπε ο 'Υπουργός, έχει περιέλθει σε δεινή οικονομική κατάσταση — το Ταμείο, είπε χαρακτηριστικά ο 'Υπουργός, τρώει τώρα τις σάρκες του και σε λίγο θα φάει και το σκελετό του αν δεν αυξηθεί ο αριθμός εκείνων που εισφέρουν (ή σχέση συνταξιούχων και έν ενεργεία ασφαλισμένων είναι σήμερα ένα προς 1,2 αντί του ενός προς 6,5 που είναι το κανονικό με μίνιμουμ ένα προς 4,5 το πολύ). Το πρόβλημα του NAT μάς απασχολεί ζωηρότατα ημέρα και νύκτα, καταβάλλουμε μία έντονη προσπάθεια εργαζόμενοι με σύνεση και ψυχραιμία για να βρούμε τη χρυσή τομή χωρίς να μπορούμε να υποσχεθούμε το παραμικρό, γιατί το πρόβλημα είναι τεράστιο, κατέληξε ο 'Υπουργός, ο οποίος απαντώντας σε σχετική παρατήρηση εκπροσώπου των «Ναυτικών Χρονικών» δήλωσε ότι δεν πρόκειται να αποστερηθεί η σύνταξη από τα πρόσωπα που έχουν συνταξιοδοτηθεί από το NAT χωρίς να έχουν προσφέρει το παραμικρό αναφέροντας ότι το πρόβλημα είναι καθαρά κοινωνικό.

Φυσικά κανένας δεν μπορεί να έχει διαφορετική αντίληψη, το πρόβλημα είναι πράγματι κοινωνικό, αλλά έπειδή το δημιούργησε η Πολιτεία που «φόρτωσε» στις πλάτες των ναυτικών όλους αυτούς τους ανθρώπους, η Πολιτεία είναι εκείνη που οφείλει να το επιλύσει απαλλάσσοντας κατ' αρχήν το NAT από την τεράστια επιβάρυνση που προκαλούν οι δωδεκάμηνη χιλιάδες «άλεξιπρωτιστές» και καταβάλλοντας μαζί με τους ανάλογους τόκους όσα έχει δαπανήσει το NAT μέχρι σήμερα για αυτούς τους «άλεξιπρωτιστές».

Επειδή ο 'Υπουργός υπογράμμισε ότι τα προβλήματα του NAT είχαν αρχίσει να δημιουργούνται από την αρχή της δεκαετίας του 1970 οφείλουμε να αναφέρουμε ότι το 1973, μετά την πρώτη ενεργειακή κρίση, οι δικτάτορες υποχρέωσαν το NAT να φέρει στην 'Ελλάδα όλα τα συναλλαγματικά διαθέσιμα που είχε στο εξωτερικό και οι διοικήσεις του NAT παρακαλούσαν την Τράπεζα της 'Ελλάδος να ευδοκήσει να εξασφαλίσει το καλύτερο δυνατόν επιτόκιο για τις καταθέσεις του Ταμείου — η παράκληση αυτή ήταν σχεδόν μόνιμο τροπάριο σε κάθε συνεδρίαση του διοικητικού συμβουλίου.

Επειδή επίσης έχουμε παρακολουθήσει τα θέματα του NAT από πολλά χρόνια και

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Αι μετά την καταγγελίαν υπό των ναυτεργατικών οργανώσεων της συμβάσεως του ενιαίου μισθολογίου αρξάμεναι διαπραγματεύσεις δεν προοιωνίζονται και τόνον σύντομον τό επιτυχές αυτών τέρμα, από τό όποιον και κυρίως εξαρτώνται ή όμαλότης και ή τάξις επί των φορτηγών σκαφών.

— 'Υπεβλήθησαν εις τόν κ. 'Υπουργόν των Ναυτικών αι προτάσεις των λόγω του κινήματος κρινόμενων ως έκκαθαριστέων λιμενικών. 'Η ναυτιλία βαρύτατον αισθάνεται τό πλήγμα εκ της κατά τόν αξιοθρήνητον αὐτόν τρόπον συντελουμένης έκκαθαρίσεως, διότι έν των προσώπων των αδικώς έκκαθαριζομένων λιμενικών εύρισκε πάντοτε τούς αντίληπτορας των δικαίων της αξιώσεων και πολλά ήλπιζεν από αυτούς διά τήν επίλυσιν των ζητημάτων της.

— 'Εξ ασφαλούς πηγής πληροφορούμεθα ότι μεταξύ των κ.κ. αδελφών Παπαδάτου, εισαγωγέων ελληνικών καπνών εις τήν Γερμανίαν και του κ. Μαρή 'Εμπειρικού διεξάγονται διαπραγματεύσεις διά τήν κατασκευήν εις τά γερμανικά ναυπηγεία «Nerptun» του Ροστόκ δύο επιβατηγών μοτορσιπ χωρητικότητος 5.000 τόννων γκρός έκαστον, προοριζομένων διά τας γραμμάς Μεσογείου.

— Τό NAT παρουσίασε κατά τό α' εξαμήνον του τρ. έτους περίσσευμα τριών έκατομ. δρχ. και πλέον, ίνα δε καταστούν τά κεφάλαιά του παραγωγικότερα διετέθη ποσόν 2.700.000 δρχ. διά τήν αγοράν του έν Πειραιεί μεγάρου Κωνσταντοπούλου, επί της διασταυρώσεως των όδών Γεωργίου Α και Πραξιτέλους, όπου θά στεγασθούν έν καιρώ ή 'Επιθεώρησις 'Εμπορικών Πλοίων, τό Ναυτοδικεϊον και άλλαι ναυτικά 'Υπηρεσίαι.

— Λόγω της καθιερωμένης κατά τήν 15ην Αυγούστου άργίας των τυπογράφων και έφημεριδοπωλών, τά «Ναυτικά Χρονικά» έκδίδονται μίαν ήμέραν ένωρίτερον.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 112/15.8.1935)

δεν άσχοληθήκαμε με τά προβλήματά του τώρα που άνέκυψαν σε όλη τήν έκτασή τους, όπως σπεύδουν να κάνουν πολλοί επιμηθείς, είμαστε υποχρεωμένοι να αναφέρουμε ότι οι έκάστοτε διοικήσεις του NAT είτε δεν θέλησαν για λόγους που γνωρίζουν εκείνες, είτε δεν μόδεσαν λόγω ανικανότητας ή για-



EMBIRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

TEL.: 00441 - 6284050
TLX.: 886958 EPEMBI G.

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

81-85 FILONOS STR. · 4th FLOOR
GR · 185-35 PIRAEUS
GREECE

New Phones: 4137.312
Telex: 213160 BUEN GR
Cables: BUENAMAR PIRAEUS

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΕΙΣ ΤΟΥ 15ΘΗΜΕΡΟΥ

Δειδή πλοίων

Ο νέος Υπουργός κ. Στάθης Άλεξανδρής, στην πρώτη συνάντησή του με τους ναυτιλιακούς συντάκτες που αφιερώθηκε κυρίως στο θέμα του ΝΑΤ (λεπτομέρειες σε άλλες στήλες) έκανε μία σημαντικότητα διαπίστωση την οποία επισημαίνουμε γιατί είναι το σημείο από το οποίο πρέπει να στραφεί το ενδιαφέρον των δύο κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας αλλά και όλων άλλων ασχολούμενων με τα ναυτιλιακά μας πράγματα: Για να σωθεί το ΝΑΤ, είπε ο Υπουργός, χρειάζεται να αυξηθεί ο αριθμός των απασχολούμενων ναυτικών, χρειάζεται δηλαδή, λέμε έμμεσα, να αυξηθεί ο αριθμός των εισφερόντων πλοίων τα οποία θα προσφέρουν αυτή την απασχόληση. Και με τα πολλά πλοία δεν θα σωθεί μόνο το ΝΑΤ αλλά θα υπάρξει και μακροπρόθεσμη λύση και όχι απλώς προσωρινή για το πρόβλημα του μονίμως ελλειμματικού ισοζυγίου πληρωμών της χώρας.

Αλλά για να υπάρξουν πάλι πολλά πλοία στο εθνικό νηολόγιο πρέπει να εξασφαλισθούν δύο προϋποθέσεις: Πρώτο, ότι θα επιτύχουμε για το υπό "Ελληνική σημαία" πλοίο κόστος προσαρμοσμένο στα επίπεδα των καιρών και δεύτερο, ότι θα διατηρήσουμε τη συνεργασία των δύο κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας που επιφέρει την εργασιακή ειρήνη και επιτρέπει στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να επιδιώκονται απεριόστες στο κύριο έργο τους που κατά τις παρούσες συνθήκες δεν είναι η εξασφάλιση ενός καλού ναύλου αλλά απλώς η απασχόληση των πλοίων χωρίς μεγάλες ζημιές μέχρις ότου περάσουν οι δύσκολες στιγμές.

Ο Υπουργός ανακοίνωσε επίσης ότι έχει αρχίσει ένας διάλογος μεταξύ του Υπουργείου και των επαγγελματικών οργανώσεων του έφοπλισμού και των ναυτικών που καλύπτει όλα τα έκκρεμα θέματα, από τις ρυθμίσεις του Νόμου 1376 μέχρι τα συμπληρωματικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να ξεπεράσει το ελληνικό πλοίο την κρίση αυτή, την οποία ορθότατα ο Υπουργός χαρακτήρισε ναυτιλιακή κρίση του αιώνα. Θεωρούμε τον ρόλο των δύο κύριων παραγόντων της Ναυτιλίας σ' αυτόν τον διάλογο πρωταρχικό. Το Υπουργείο θα αναζητήσει,

όπως είπε ο Υπουργός, στοιχεία από κάθε διαθέσιμη πηγή για να μορφώσει αντικειμενική γνώμη, αλλά όσα ξέρει ο νοικοκύρης δεν τα ξέρει κανένας άλλος. Γι' αυτό οφείλουν και οι δύο πλευρές και ο έφοπλισμός, και οι ναυτικοί, να θέσουν στη διάθεση του Υπουργείου όλα τα στοιχεία που συνθέτουν τα σημερινά αλλά και μακροπρόθεσμα προβλήματα του ελληνικού πλοίου — και εκείνα που συνθέτουν το κόστος του, και όσα άφορου την εκμετάλλευσή του αλλά και όσα περί αυτού κάνουν οι ανταγωνιστές του.

Ειδικότερα για την πλευρά του έφοπλισμού θεωρούμε ότι η κοινή συνεδρίαση των διοικητικών συμβουλίων της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών και του Κομμιτέ που θα γίνει στις 4 Σεπτεμβρίου στον Πειραιά παρέχει μία μοναδική ευκαιρία για να προσδιορισθούν με πλήρη διαύγεια όλα αυτά τα θέματα με τα οποία και μόνο θα έπρεπε να ασχοληθούν κατά την αντίληψή μας τα δύο σώματα — για τα άλλα θέματα που περιλαμβάνονται στην καθορισθείσα ήδη ημερήσια διάταξη μπορεί να υπάρξει μία άλλη κοινή σύνοδος. Θεωρούμε επίσης ότι θα έπρεπε να είχε προηγηθεί μία γενική συνέλευση των μελών της Ε.Ε.Ε. (για το Κομμιτέ δεν ήταν εύχερης αυτή την εποχή η σύγκληση γενικής συνελεύσεως), ή σχετική υπόδειξη όμως των «Ναυτικών Χρονικών» δεν ελήφθη υπ' όψη και τώρα πλέον δεν υπάρχει χρόνος για την προετοιμασία και πραγματοποίηση γενικής συνελεύσεως, οπότε όλη η ευθύνη μετατοπίζεται στους ώμους των διοικητικών συμβουλίων των δύο σωμάτων και όλοι ελπίζουν και πιστεύουν ότι θα σταθούν στο ύψος των περιστάσεων για να μπορέσει όχι απλώς να διατηρηθεί αλλά να ξαναγίνει ισχυρό το εθνικό μας νηολόγιο.

Για την πλευρά των ναυτικών θα επαναλάβουμε μόνο εκείνο που υπογράμμισε πάντοτε ο ιδρυτής των «Ναυτικών Χρονικών» Δημήτρης Κωττάκης όταν εξηκούσε το πάθος του υπέρ του πλοίου: «Η ευημερία για τους ναυτικούς μας ήλθε με τα πολλά πλοία. Τίποτε άλλο».

Δειδή πλοίων, λοιπόν, φυσικά με Έλληνική σημαία.

Δημ. Χ. Τσαπραλής

τί άλλα τις ενδιέφεραν, βαρύνονται με την βαρύτατη ευθύνη ότι δεν προχώρησαν στην αξιοποίηση των αποθεματικών του Ταμείου — που είναι η Τράπεζα των Ναυτικών; — και ούτε εκμεταλλεύθηκαν τις ευκαιρίες που παρουσιάστηκαν για να αυξήσουν την περιουσία του ΝΑΤ. Υπενθυμίζουμε ότι όταν ο τότε σύμβολος του ΝΑΤ από την έφοπλιστική πλευρά κ. Γεώργ. Πατέρας είχε προτείνει (μόλις είχε αρχίσει να διαφαίνεται η αύξηση της πορείας του χρυσού) να επενδύσει το Ταμείο σε χρυσό είχε συναντήσει τη γενική ειρωνεία και μάλιστα ύπηρεσιακά παράγοντα που έκανε ότι τα ξέρει όλα είχε υποστηρίξει τότε ότι το ΝΑΤ δεν είχε δικαίωμα να επενδύσει σε χρυσό. Και για την ιστορία απλώς επαναλαμβάνουμε ότι χρειάστηκε να περάσει ένας ολόκληρος χρόνος για να διαπιστωθεί ότι το ΝΑΤ είχε το δικαίωμα αλλά στο μεταξύ η ευκαιρία είχε χαθεί. Είμαστε ακόμη υποχρεωμένοι να υπενθυμίσουμε ότι ο

κ. Γεώργ. Πατέρας σε κάθε σχεδόν συνεδρίαση παρομοίαζε το ΝΑΤ σαν τον "Άγιο Παντελεήμονα" και ζητούσε να σταματήσουν οι κάθε είδους παροχές προς μη πραγματοποιήσιμες αιτήσεις. Αλλά κανένας δεν τον άκουγε, ούτε οι σύμβουλοι οι προερχόμενοι από την ναυτεργατική πλευρά — δεν δεχόμεθα διαψεύσεις γιατί έχουμε στη διάθεσή μας τα πρακτικά του ΝΑΤ μιάς ολόκληρης δεκαετίας και πλέον.

ΔΙΚΑΙΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ

Η προσφορά των κρουαζιεροπλοίων και των μεσογειακών επιβατηγών πλοίων στην εθνική οικονομία υπήρξε πάντοτε πολύ σημαντική.

Προσφέρουν εργασία σε χιλιάδες Έλληνες ναυτικούς και δημιουργούν απασχόληση σε ένα σημαντικό αριθμό υπαλλήλων των ναυτιλιακών εταιριών, των ταξιδιωτικών

γραφείων, ναυτικών πρακτορείων και συναφών εργασιών. Δημιουργούν εισόδημα στους κατοίκους των τόπων προσεγγίσεως από τις δαπάνες των ύψηλου οικονομικού επιπέδου των επιβατών τους, ενώ παράλληλα συντελούν στην ανάπτυξη νέων τοπικών αγορών στα λιμάνια προσεγγίσεως, ιδιαίτερα στα αλγαιοπελαγίτικα νησιά μας.

Αυξάνουν επίσης τον κύκλο εργασιών της ναυπηγοεπισκευαστικής μας βιομηχανίας με τις επισκευές, μετασκευές και τη συντήρησή τους που εκτελείται στην Ελλάδα.

Είναι άναμφισβήτητο ότι η τουριστική μας ναυτιλία αποτελεί κατ' αναλογία τον πλέον συναλλαγατοφόρο κλάδο της εθνικής οικονομίας γιατί όλες οι δαπάνες της μεταφράζονται σε ισοποσο συνάλλαγμα, χωρίς καμία κρατική βοήθεια ή επιδότηση.

Ακόμη, δεν πρέπει να παραβλεφθεί η ωφέλεια για την χώρα από τη θαλάσσια σύνδεση που προσφέρουν τα επιβατηγά μεσογειακά όχηματαγωγά σκάφη με την Ευρώπη, χωρίς καμία επιβάρυνση του κοινωνικού συνόλου, σε αντίθεση με άλλα μεταφορικά μέσα (ΟΣΕ — Ολυμπιακή Αεροπορία).

Για τους παραπάνω λοιπόν ουσιώδεις λόγους, αλλά και ιδιαίτερα σήμερα που η τουριστική μας ναυτιλία υπέστη σοβαρές ζημιές από την αμερικανική «ταξιδιωτική οδηγία», καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό της πελατείας της προέρχεται από την αγορά των ΗΠΑ, οφείλει η Πολιτεία να σπεύσει να την στηρίξει, ικανοποιώντας τα δίκαια αιτήματα που υπέβαλε ήδη η οικεία Ένωση στον νέον υπουργό Ναυτιλίας.

Τα αιτήματα αυτά συνίστανται στην ένιςχυση της ανταγωνιστικότητας των κρουαζιεροπλοίων μας στο διεθνές χώρο, στη συστηματικότερη προβολή του θαλάσσιου τουρισμού στις ξένες αγορές και ιδιαίτερα στις Ήνωμένες Πολιτείες, στην καλύτερη οργάνωση της εκπαίδευσής του προσωπικού μαγεμένων θαλαμηπόλων για τη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών, στην ευνοϊκή τιμολογιακή μεταχείριση των πλοίων από τον ΟΛΠ λόγω των συνεχών προσεγγίσεων στον Πειραιά, στην απλοποίηση των τελωνειακών διαδικασιών και στην εξαιρέση από την καταβολή του προβλεπόμενου στον προϋπολογισμό του 1985, «ειδικού τέλους» των επιβιβαζομένων ξένων τουριστών στα ελληνικά κρουαζιερόπλοια.

Ακόμη, πρέπει το υπουργείο Έθνικης Οικονομίας να ικανοποιήσει το αίτημα για τη θέσπιση μορατόριουμ διάρκειας τουλάχιστον 12 μηνών για την πληρωμή δανειακών υποχρεώσεων των υπό ελληνική σημαία πλοίων προς τις Τράπεζες και να προχωρήσει στην σταδιακή θέσπιση χορηγήσεων χαμηλότοκων δανείων για την ανανέωση του επιβατηγού στόλου.

Και μία και μιλιά για την τουριστική ναυτιλία αναγκαίο είναι να αναφερθούμε και στην απαράδεκτη κατάσταση που επικρατεί στο λιμάνι του Πειραιά, όπου κάθε εβδομάδα επιβιβάζονται χιλιάδες ξένοι στα κρουαζιερόπλοια.

Η έλλειψη ικανοποιητικού αριθμού άχθοφόρων, ή στενοκέφαλη αντιμετώπιση του τουρίστα από τον έλλειπώς κατρητισμένο τελωνοφύλακα, αλλά πολύ περισσότερο ή κακή όψη που παρουσιάζει ο επιβατηγός σταθμός, είναι οι πρώτες κακές εντυπώσεις που αποκομίζει ο κάποιος επιπέδου ξένος τουρίστας που ξεκινά την κρουαζιέρα του.

Θα θέλαμε επίσης να λάβουμε μία υπεύθυνη απόφαση από τους αρμόδιους για το ποιός αποφάσισε ότι ο επιβατηγός σταθμός

του 'Αγίου Νικολάου θα χρησιμοποιείται πλέον ως έκθεσσιακός χώρος και όχι για την εξυπηρέτηση των επιβατικών αναγκών για τους οποίους κατασκευάστηκε.

Είναι δυνατόν το πρώτο λιμάνι της 'Ελλάδος να μην έχει, όπως υπάρχει σε όλα τα μεγάλα λιμάνια του κόσμου, ένα σωστά οργανωμένο Duty Free και ανάλογο χώρο αναμονής των επιβατών; Είναι δυνατόν να όμιλούμε για αύξηση της τουριστικής κινήσεως και να μην δημιουργούμε την αναγκαία υποδομή;

Ας ελπίσουμε ότι ο ΕΟΤ σε συνεργασία με τον ΟΛΠ θα αντιμετωπίσουν κάποτε υπεύθυνα το θέμα και θα προχωρήσουν στις ένδεικνυόμενες λύσεις, οι οποίες μόνο ωφέλεια θα φέρουν μεσοπρόθεσμα στην όλη υπόθεση που λέγεται τουριστική ναυτιλία.

Ο ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΜΕ ΞΕΝΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ

Όταν ο παροπλισμός πλοίων είχε φθάσει στο ζενίθ του είχε απαγορευθεί από τον τότε Υπουργό κ. Γιώργο Κατσιφάρα ο παροπλισμός πλοίων με ξένη σημαία που δεν ήταν συμβεβλημένα με το ΝΑΤ στα άγκυροβόλια παροπλισμού του εσωτερικού. Η απόφαση αυτή ήταν όρθη την εποχή εκείνη όποτε η ζήτηση θέσεων για παροπλισμό ήταν ιδιαίτερα αυξημένη και επί πλέον, όπως θυμούνται όλοι, υπήρχαν τότε και έντονες αντιδράσεις από την τοπική αυτοδιοίκηση λόγω των κινδύνων ρυπάνσεως που ήταν ένδεχομένο να προκληθούν από τα παροπλισμένα πλοία. Τώρα όμως που δεν υπάρχει μεγάλη ζήτηση θέσεων για παροπλισμό και παράλληλα έχουν εκλείψει οι αντιρρήσεις της τοπικής αυτοδιοικήσεως είναι παράλογο και επιζήμιο να μην επιτρέπουμε τον παροπλισμό έλληνοκτητων πλοίων με ξένες σημαίες στα άγκυροβόλια του εσωτερικού και να ώθοιμε τα πλοία αυτά σε άγκυροβόλια του εξωτερικού όπου και θα κάνουν τις απαραίτητες επισκευές όταν θα πρόκειται να τεθούν εκ νέου σε ενέργεια. Γι' αυτό η προηγούμενη απόφαση πρέπει να ανακληθεί από τον σημερινό Υπουργό — άλλωστε είμαστε βέβαιοι ότι η απόφαση θα είχε αρθεί και από τον ίδιο τον κ. Κατσιφάρα εάν το πρόβλημα είχε ανακύψει πριν από την αποχώρησή του από το ΥΕΝ.

ΛΕΟΝΤΑΡΙΣΜΩΝ ΕΠΑΚΟΛΟΥΘΑ

Σε νέα χαμηλότατα επίπεδα οι μετοχές της περιβόητης «Σάνκο» μετά την πληροφόρηση ότι η ιαπωνική κυβέρνηση δεν προχωρεί στην παροχή της ζητούμενης βοήθειας προς την εταιρία αλλά την συναρτά με ένα ευρύτερο πρόγραμμα υποβοήθησεως της ιαπωνικής ναυτικής βιομηχανίας.

Ναυτιλιακοί κύκλοι του Τόκιο πιστεύουν ότι πιθανότητα το χρηματιστήριο της ιαπωνικής πρωτεύουσας σύντομα θα απαγορεύσει τις πράξεις σε μετοχές της «Σάνκο» που πρό ημερών έπεσαν στα 42 γιέν, ενώ ήδη μία από τις τρεις μεγάλες Τράπεζες που μέχρι τώρα χρηματοδοτούσαν τις ζημιές της άρνήθηκε να παράσχει νέα δάνεια.

Νά είναι άραγε αυτά αποτελέσματα των λεονταρισμών της με τις παραγγελίες για 125 μπάλκ κάρριερς ή το άποκορύφωμα του εύκαιριακού τρόπου με τον οποίο λειτουργήσε η επιχείρηση τα τελευταία χρόνια, που δεν είχαν κακές συνέπειες μόνον για την ίδια αλλά επηρέασαν δυσμενώς τη διεθνή ναυτική σκηνή.

Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΟΛΠ

Ο κ. Γεώργ. Πρασιανάκης πρώην προϊστάμενος των υπηρεσιών του ΟΛΠ (όπως ονομάστηκε η θέση του γενικού διευθυντή μετά την κατάργηση του θεσμού), τοποθετήθηκε πρόεδρος του 'Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς και ο κ. Γεώργ. Κλαυδιανός, πρώην βουλευτής του ΠΑΣΟΚ, προϊστάμενος των υπηρεσιών του. Έξ άλλου με άλλη απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας κ. Στ. 'Αλεξανδρή πρόεδρος του Οίκου Ναύτου τοποθετήθηκε ο Ιατρός κ. Εύαγγ. Βλασσόπουλος.

Τις τοποθετήσεις ανακοίνωσε τη Δευτέρα ο Υπουργός κ. Στ. 'Αλεξανδρής ο οποίος δεν απήντησε όταν ρωτήθηκε εάν πρόκειται να αντικατασταθεί και ο αποτυχημένος πρόεδρος του ΝΑΤ κ. Δασκαλάκης.

ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΔΙΟΡΘΩΣΗ

Αυτή την φορά ο δαίμων της φωτοσυνθέσεως μάς έφερε σε δυσχερέστατη θέση, γιατί κατάφερε χωρίς να γίνει αντιληπτό να αλλάξει το όνομα του γεν. προξένου μας στη Σιγκαπούρη κ. Μιχάλη Μαυρολέων, ο οποίος είχε την καλωσύνη να μάς γράψει σχετικά με την αξιόπαινη στάση του πληρώματος του δεξαμενοπλοίου «'Ανδρομέδα», που όπως σημειώσαμε στο προηγούμενο τεύχος μας, έσωσε από βέβαιο θάνατο Βιετναμέζους πρόσφυγες.

Ζητούμε συγγνώμη από τον φίλτατο κ. Μαυρολέοντα για την άβλεψία μας.

Η ΜΟΝΙΜΗ ΣΥΝΔΕΣΗ

Ένα ακόμη μικρό βήμα σημειώθηκε στην πολυθύλητη υπόθεση της μόνιμης συνδέσεως του στενού της Μάγχης. Το βήμα αυτό συνίσταται στη συμφωνία συνεργασίας που υπογράφηκε στο Λονδίνο μεταξύ των Βρετανών και Γάλλων χρηματοδοτών της σιδηροδρομικής σήραγγας.

Τό Σχόλιο του 150ημέρου

Είναι ένα είδος τραγικής ειρωνίας να πνίγεται κυριολεκτικά στο πετρέλαιο και να στερείται το μεγαλύτερο και άφθονότερο δώρο της φύσεως, το «θεϊον ύδωρ».

Αυτό συμβαίνει σ' όλη την πετρελαιοφόρο γη της 'Αραβικής χερσονήσου, η οποία με ελάχιστους υδροφόρους όρίζοντες αγωνίζεται να εξασφαλίσει τα «κατά χειρός ύδωρ» (για τό πριν απ' τό τραπέζι νίψιμο) και μετατρέπει άφειδώς τα εκ του μαύρου χρυσού κέρδη για λίγο γλυκό καθαρό νεράκι.

Έτσι μαθαίνουμε πώς τό κατά τά άλλα πλουσιώτατο νησιωτικό πετρελαιοβίο Μπαχρέιν, έθεσε σε λειτουργία μία τεράστια εγκατάσταση άφαλατώσεως θαλάσσιου νερού που κατασκεύασε στην ανατολική άκτή του μια 'Ιρλανδική εταιρία αντί 15 εκατομ. δολλαρίων. Η εγκατάσταση αυτή θα προσθέσει περί τά 10 εκατομ. γαλόνια νερού ήμερησίως, όταν δέ ολοκληρωθούν και τά άλλα σχετικά προγράμματα μέσα στο 1988 θα φθάσουν τά 45 εκατομ. γαλόνια ήμερησίως έναντι των 2,5 εκατομ. που διέθετε τό 1976. Παράλληλα μία 'Ιαπωνική εταιρία του παρέδωσε πρό ήμερών τό σχέδιο του μεγαλύτερου στον κόσμο συγκροτήματος άφαλατώσεως δι' αντιστρόφου όσμώσεως που εγκαθιστάμενο έξω από την πρωτεύουσα Μανάμα αντί 13 εκατομ. δολλαρίων θα προσφέρει 46.000 τόννους γλυκού νερό την ήμερα.

Οι αρμόδιοι λοιπόν του Μπαχρέιν, που με τά πλούτι τους απ' τον μαύρο χρυσό θα μπορούσαν να άφαλατώσουν όλο τον Περσικό, νομιμοποιούνται παραφράζοντας τό 'Αριστοφάνειο «Ζεύς ύδωρ ποιεί» να ίσχυρισθούν ότι «πετρέλαιον ύδωρ ποιεί».



**INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S.A.**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLERS
AT THE
PANAMA CANAL

(MAIN OFFICE) CRISTOBAL / COLON CABLE TONIO COLON TELEX From USA 368-8572 From Others 379-8572 TELEPHONE Colon 45-0127 45-0137 45-0128 MAILING ADDRESS P O Box 443 Colon R Panama PROVISIONS DECK SUPPLIES DUTY FREE LIQUES	BALBOA / PANAMA CITY CABLE TONIO PANAMA TELEX From USA 368-2633 From Others 379-2633 TELEPHONE Panama 23-9920 MAILING ADDRESS P O Box 6-4000 El Dorado Panama R Panama CHARTS & NAUTICAL AIDS ELECTRIC APPLIANCES DUTY FREE WAREHOUSE
--	--

RADIO VHF 156.800 MHz CHANNEL 16

Η εν λόγω συμφωνία περιλαμβάνει από γαλλικής μέρους πλευράς το γαλλικό κονσόρτιο France-Manche που συγκεντρώνει τις επιχειρήσεις δημοσίων έργων και τις γαλλικές τράπεζες, από βρετανικής δέ πλευράς το συγκρότημα Channell-Tunnel που συγκεντρώνει τις αντίστοιχες οικονομικές μονάδες της Μ. Βρετανίας.

Η συμφωνία υπεγράφη εν όψει της παρουσίσεως ενώπιον των Κυβερνήσεων των δύο χωρών ενός τελικού λεπτομερούς σχεδίου για την κατασκευή, τη χρηματοδότηση και την εκμετάλλευση του μεγάλου έργου.

Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία που συγκέντρωσε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), στο διάστημα του παρελθόντος έτους έγιναν 9.847 επιθεωρήσεις πλοίων σε λιμένες των 14 χωρών που μετέχουν στο περιφερικό υπόμνημα των Παρισίων — τό γνωστό ως Memorandum of Understanding — για τον έλεγχο των υποσυντήρητων πλοίων. Ο έλεγχος αυτός, ως γνωστόν, γίνεται για να εξακριβωθεί αν το πλοίο έχει συμμορφωθεί προς τις κύριες διεθνείς συμβάσεις ασφαλείας του ΙΜΟ και προς την 147 σύμβαση του Διεθνούς Οργανισμού Έργων. Ειδικότερα οι διεθνείς συμβάσεις που καλύπτει

τό Υπόμνημα είναι: η SOLAS 1974-78, η MARPOL 1974-78, η σύμβαση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και φυλακής γεφύρας 1978, ο διεθνής Κανονισμός αποφυγής συγκρούσεως του 1972 και η σύμβαση γραμμής φορτώσεως του 1966.

Από τα ως άνω επιθεωρηθέντα πλοία, 436 κρατήθηκαν λόγω σοβαρών παραλείψεων αναφερομένων κατά σειρά προτεραιότητας στα σωσίβια μέσα (ποσοστό 26%), στα πυροσβεστικά μέσα (19%), και στα βοηθήματα ναυσιπλοΐας (13,5%). Ο αριθμός των επιθεωρηθέντων σκαφών είναι κατά 15% μεγαλύτερος του προηγούμενου έτους και αντιστοιχεί προς το 20% του συνολικού αριθμού των πλοίων που προσήγγισαν στους λιμένες των 14 χωρών. Οι χώρες αυτές που υπέγραψαν τό Υπόμνημα των Παρισίων είναι: τό Βέλγιο, η Δανία, η Φινλανδία, η Γαλλία, η Δ. Γερμανία, η Ελλάδα, η Ήλβανδία, η Ιταλία, η Ολλανδία, η Νορβηγία, η Πορτογαλία, η Ισπανία, η Σουηδία και η Μ. Βρετανία.

Κατά την έκθεση του ΙΜΟ δεν είναι ακόμη σαφές αν ο έλεγχος του κράτους λιμένος είχε ως τώρα προληπτική επίδραση επί του αριθμού των παραβάσεων, πρώτον μάλιστα γιατί ο χρόνος εφαρμογής — μία μόλις διετία — είναι ακόμη πολύ μικρός για συμπεράσματα και δεύτερον γιατί με τη συνεχή αύστηροποίηση των ελέγχων ο αριθμός των παραβάσεων που διαπιστώνονται είναι φυσικό να αυξάνει.

Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Συνεχίζεται ο ρυθμός μειώσεως του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Το πρώτο τρίμηνο του 1985 ο παγκόσμιος στόλος ελαττώθηκε κατά 140 μονάδες και η όλικη χωρητικότητα του κατά 0,6%. Για όλόκληρο τό 1984 ο ρυθμός ελαττώσεως ήταν της τάξεως του 1,2%.

Τήν 1 'Απριλίου του τρέχοντος έτους ο παγκόσμιος στόλος περιελάμβανε 34.037 πλοία (άνω των 300 τόννων) συνολικής χωρητικότητας 376.347.000 τόν. γκρός και μεταφορικής ικανότητας 530.514.000 τόν. d.w.

Εξάλλου κατά τά στατιστικά στοιχεία του 'Ινστιτούτου Ναυτιλιακής Οικονομίας της Βρέμης, ενώ τό τοννάζι του παγκόσμιου στόλου κατά τη δεκαετία 1975-85 αύξήθηκε κατά 23,8%, τό τοννάζι του στόλου των «μικρών» ναυτικών χωρών αύξήθηκε μόνο κατά 2,4%. 'Ως μικρές ναυτικές χώρες νοούνται εκείνες που διαθέτουν στόλο κάτω των 100.000 τόν. γκρός.

Τό 1975 οι χώρες αυτές, που ήταν τότε 58, αριθμούσαν συνολικά 646 πλοία (άνω των 300 τόννων) συνολικής χωρητικότητας 1.488.756 τόν. γκρός. Τήν 1 'Απριλίου του 1985 οι χώρες αυτές, που εν τώ μεταξύ έφθασαν τίς 61, αριθμούσαν τοννάζι 1.524.868 τόν. γκρός, δηλαδή μόλις κατά 2,4% μεγαλύτερο, ενώ ο αριθμός των πλοίων τους μειώθηκε σε 571.

Σκέψεις... εξελίξεις... καί προοπτικές...

Δέν υπερβάλλει όποιος υποστηρίζει ότι η ναυλαγορά βρίσκεται στο χαμηλότερο σημείο των τελευταίων έπτά έτών.

Η πληρωμή δολ. 10 για τη κλασική διαδρομή Κόλπου — 'Ιαπωνίας για φορτίο περί των 50.00 τόννων και τό δολ. 5,50/5,65 για την αντίστοιχη προς Κόντινεντ έθεσαν πράγματι νέες παραμέτρους στο μέγεθος της κρίσεως που σοβεί στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά.

Η άνισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησεως τοννάζι είναι πλέον ανησυχητική και δέν βλέπουμε πώς μπορεί να γεφυρωθεί τό χάσμα χωρίς έκτεταμένης μορφής παροπλισμό και αύξηση των διαλύσεων, που δυστυχώς όμως τούς τελευταίους μήνες δείχνουν σαφή σημεία κορεσμού λόγω της μειωμένης ζήτησεως παλαισιδίου.

Η ανάκαμψη δέν είναι όρατή και σάν μόνα θετικά στοιχεία, που πιστεύουμε ότι άργά ή γρήγορα θά επιδράσουν στην ναυλαγορά, σημειώνουμε την πτώση της ισοτιμίας του δολαρίου, τη μείωση των επιτοκίων και τη πτώση των τιμών πετρελαίου.

Η πορεία της αμερικανικής οικονομίας υπήρξε πάντοτε ο δείκτης της γενικότερης πορείας του διεθνούς εμπορίου με άμεση απήχηση στην ναυτιλιακή αγορά.

Σύμφωνα με τίς προβλέψεις ομάδας 50 οικονομολόγων για λογαριασμό του περιοδικού Fortune, οι ρυθμοί ανάπτυξεως της οικονομίας των ΗΠΑ θά είναι συγκρατημένοι κατά τό επόμενο 18μηνο και έλπίζεται ότι κατά τό β' εξάμηνο του 1985 ο ρυθμός ανάπτυξεως θά φθάσει τό 3,7%, εξασθενίζοντας περί τό 2,3% κατά τόν επόμενο χρόνο.

Μέχρι στιγμής δέν υπάρχουν ένδείξεις ταχύτερης ανάπτυξεως και ένώ τό χαμηλότερα επιτόκια ένθαρρύνουν συνήθως την ανά-

πτυξη, κυρίως λόγω του ύψηλότερου ιδιωτικού δανεισμού, αυτήν την φορά λόγω του ότι οι επιχειρήσεις και οι καταναλωτές είναι ήδη υποχρεωμένοι ή μείωση των επιτοκίων δέν φαίνεται ικανή να αναθερμάνει ουσιαστικά την οικονομία τούς επόμενους μήνες του 1985.

Τό εμπορικό ισοζύγιο των ΗΠΑ προβλέπεται τέλος να δείξει κάποια σημεία βελτιώσεως τόν επόμενο χρόνο καθώς τό δολάριο θά κινείται σε χαμηλότερα επίπεδα και μία τέτοια βελτίωση μπορεί να οδηγήσει σε ταχύτερη ανάπτυξη του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος.

Από την άλλη πλευρά επιταχύνεται η οικονομική δραστηριότητα στην Εύρώπη και τό ακαθάριστο εθνικό προϊόν των κρατών μελών της Κοινότητας εκτιμάται ότι θά αυξηθεί κατά 2,5% περίπου κατά τη διάρκεια του 1985.

Ακόμη, πιστεύεται ότι θά εκδηλωθεί κάποια επιτάχυνση της οικονομικής δραστη-

ριότητας στους επόμενους μήνες, ή οποία θά προέλθει κυρίως από την ιδιωτική καταναλώση και τίς κεφαλαιουχικές επενδύσεις, ένώ μικρή επίδραση θά δημιουργήσουν ή αύξηση των εξαγωγών και ή συσσώρευση αποθεμάτων.

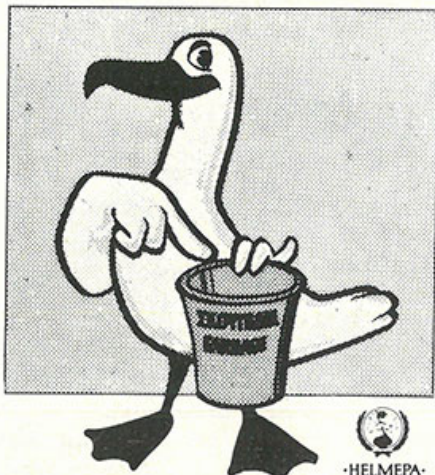
Δυστυχώς όμως, δέν υπάρχουν εύνοϊκές εξελίξεις για θετική ανάπτυξη της οικονομίας των κρατών της 'Αφρικής, της 'Ασίας και της Νότιας 'Αμερικής, με αποτέλεσμα να τίθεται πλέον τό έρώτημα, πώς θά άγροσει; Για να υπάρξει ουσιαστική άνοδος του διεθνούς εμπορίου και άπασχόληση του υπερπλεονάζοντος στόλου μπάλκερς και φορτηγών πλοίων.

Μόνη λύση προς τό παρόν λοιπόν ή άθρόα διάλυση των παλαιότερων μονάδων και ή παντελής άποχή από τό ναυπηγεία, με την έλπίδα ότι μετά τό 1986 θά έχει βελτιωθεί ή σχέση μεταξύ προσφερομένου και άικου να άπασχοληθεί ικανοποιητικά τοννάζι.

Κατά 50% περίπου αύξήθηκε ο αριθμός των πλοίων που πωλήθηκαν για διάλυση τό έπτάμηνο 'Ιανουαρίου — 'Ιουλίου 1985 έναντι της αντίστοιχης χρονικής περιόδου του 1984.

Σύμφωνα με στοιχεία των Νορβηγών μεσιτών Fearnleys τά πωληθέντα κατά κατηγορία πλοία με προορισμό τη διάλυση έχουν ως έξης: 131 δεξαμενόπλοια 14,6 έκατ. τόν. d.w., 19 μικτά 2,6 έκατ. τόν. d.w. 102 μπάλκ κάρριερς χωρητικότητας 3,2 έκατ. τόν. d.w. και 226 φορτηγά και μικρότερα σκάφη 2,3 έκατ. τόν. d.w.

Συνολικά, λοιπόν, τό πρώτο έπτάμηνο του έτους πωλήθηκαν για διάλυση 478 πλοία 22,7 έκατ. τόν. d.w., ένώ τό αντίστοιχο διάστημα του 1984 τά διαλυθέντα ανήλθαν σε 337 χωρητικότητας 14,2 έκατ. τόν. d.w.



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



T.T. KLELIA — CY FLAG — DWT 392966 M.T.

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

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- 'Ιδρύθη υπό τῶν Ἑλληνικῶν Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὄργανισμῶν:
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION LTD, LONDON» καί
«HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LTD.»
εἰς τοὺς ὁποίους εἶναι ἡσφαλισμένον κατὰ κινδύνων πολέμου ἐν
καιρῷ εἰρήνης, τό μεγαλύτερον μέρος τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ
στόλου, συνολικῆς ἀξίας ἄνω τῶν 18.000.000.000 ΔΟΛΛΑΡΙΩΝ (δε-
οκτῷ δισεκατομμύρια Δολλάρια).
- Ἀνήκει καί διοικεῖται ἀπὸ Ἑλληνας ἐφοπλιστάς.
- Ἐκπροσωπεῖ τό Ἑλληνικόν Δημόσιον διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν
τῶν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πο-
λέμου, ἐν περιπτώσει μείζονος πολέμου.
- Προωθεῖ τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου, ἐν καιρῷ μείζονος πολέμου.
- Θά διαχειρίζεται τὰ ἀσφάλιστρα καί τὰς ἀποζημιώσεις ἐν περιπτώ-
σει μείζονος πολέμου.
 - Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πρόθυμος συνεργασία τῶν Ἑλλήνων Ἐ-
φοπλιστῶν μέ τόν ἄνωτέρω Ὄργανισμόν διὰ τὴν ἐξασφάλισιν
τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως τῶν πλοίων των ἐν καιρῷ μείζο-
νος πολέμου.

ΔΙΑ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΑΠΟΤΕΙΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ:

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ ΑΡΙΘΜ. 86 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 451.6622 - 451.9264 - 452.8092
TELEX: 21-3847 - ΤΗΛ. Δ/ΝΣΙΣ: WARINSURANCE

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ ΚΑΙ ΔΙΑΣΩΣΗ

Τό δικαίωμα έπεμβάσεως του παράκτιου κράτους σέ περίπτωση άτυχήματος γιά τήν προστασία τών άκτών του. 'Η άμερικανική νομοθεσία και πρακτική. 'Η όργάνωση τής διασώσεως στίς ΗΠΑ. Παραδείγματα από πραγματικά γεγονότα έντός και έκτός τών χωρικών ύδάτων. Τό Argo Merchant και τά ναυάγια τής 'Αλάσκας.

Παράλληλα μέ τίς έκτεθεισές στό προηγούμενο φύλλο θεωρητικές περιπτώσεις παρεμβάσεως του παράκτιου κράτους επί ναυτικών άτυχημάτων πού άπειλούν μέ ρύπανση τίς άκτές του, μεγάλο ένδιαφέρον παρουσιάζουν και τά συγκεκριμένα παραδείγματα πού παρουσίασε στήν 'Επιτροπή του IMO ή 'Αμερικανική αντιπροσωπεία, παρμένα άπ' τήν πρακτική εφαρμογή τής άμερικανικής νομοθεσίας σέ διάφορες περιπτώσεις έπεμβάσεως τής 'Ακτοφυλακής μέσα στήν τελευταία δεκαετία.

Πρίν όμως προχωρήσουμε στήν περιγραφή τών παραδειγμάτων αυτών σκόπιμο είναι νά λεχθεί, ότι οί 'Ην. Πολιτείες μπορούν νά άσκήσουν τό δικαίωμα έπεμβάσεως σύμφωνα μέ δύο έθνικούς νόμους τους. 'Ο πρώτος είναι ο Νόμος περί έπεμβάσεως στήν άνοικτή θάλασσα (Intervention on the High Seas Act και συντεταγμένα IHS-A) σέ έκτέλεση τής δ. σύμβάσεως του 1969. Καί ο δεύτερος είναι ο Νόμος περί έλέγχου ρυπάνσεως τών ύδάτων (Federal Water Pollution Control Act και συντεταγμένα FWPCA). Καί οί δύο παρέχουν παρόμοιες έξουσίες έντός τής άποκλειστικής οικονομικής ζώνης (exclusive economic zone) καθώς και στά χωρικά και έσωτερικά ύδατα τών ΗΠΑ. 'Ο δεύτερος από τούς άνωτέρω νόμους προβλέπει τήν δυνατότητα άποκαταστάσεως τών δαπανών του κράτους άπό τό προκαλέσαν τόν κίνδυνο πλοίο.

Οί προϋποθέσεις έπεμβάσεως διαφέρουν στους δύο νόμους. Κατά τόν νόμο IHS-A απαιτείται «μεγάλη και άμεση άπειλή ζημίας» και εφαρμόζεται στήν άνοικτή θάλασσα, ένω κατά τόν νόμο FWPCA απαιτείται «ουσιώδης άπειλή διαρροής» και εφαρμόζεται στά χωρικά ύδατα τών ΗΠΑ.

'Εξάλλου στίς 'Ην. Πολιτείες ή όργάνωση τής διασώσεως έχει τήν άκόλουθη μορφή και διαθέτει τά άκόλουθα συλλογικά ή

άτομικά όργανα. Κατ' άρχήν τήν άποκλειστική εϋθύνη γιά τήν εξασφάλιση τής αντιμετώπισεως συμβάντων άπειλούντων τό θαλάσσιο περιβάλλον, έχει ο 'Αρχηγός τής Ακτοφυλακής (Commandant of the Coast Guard). Είναι ο μόνος ο οποίος μπορεί νά παράσχει άδεια έπεμβάσεως. Οί διαταγές του 'Αρχηγού έκτελούνται άπό τούς δώδεκα Περιφερειακούς Διοικητές τής 'Ακτοφυλακής (District Commanders) μέ τή βοήθεια όργανωμένων συνεργείων πού όνομάζονται «'Επί τόπου Συντονιστάι» (on — Scene Coordinators και συντεταγμένα OSC) και διευθύνουν επί τόπου τίς σωστικές επιχειρήσεις. 'Εξάλλου οί λεγόμενες «Περιφερειακές 'Ομάδες 'Αντιμετώπισεως» (Regional Response Teams και συντεταγμένα RRT) οί όποιες συγκροτούνται άπό εκπροσώπους 'Ομοσπονδιακών 'Υπηρεσιών Προστασίας του Περιβάλλοντος και εκπροσώπους τής Πολιτείας πού συνέβη τό άτύχημα, παρέχουν κάθε είδους συμβουλή και βοήθεια στους OSC.

'Αλλά άς προχωρήσουμε τώρα στήν περιγραφή τών γεγονότων πού αναφέρονται στίς άμερικανικές περιπτώσεις.

«Argo Merchant»

Στίς 15 Δεκεμβρίου του 1976 τό λιβεριανό τάνκερ «Argo Merchant» έξώκειλε στήν ύφαλο Fishing Rip, 29 μίλια ΝΑ του νησιού Ναντώκετ άνοικτά τών άκτών τής Μασσαχουσέτης. Τό πλοίο είχε φορτίο 7,5 έκατομ. γαλόνια πετρελαίου έκτός άπ' τά καύσιμα και τά λιπαντικά του. 'Ακολούθησε διαρροή πετρελαίου στή θάλασσα. Τό πλήρωμα άπεχώρησε χωρίς θύματα. 'Εν όψει του μεγάλου και άμεσου κινδύνου ουσιώδους ρυπάνσεως, ο Περιφερειακός Διοικητής τής 'Ακτοφυλακής ζήτησε άμέσως άδεια έπεμβάσεως σύμφωνα μέ τίς διατάξεις του νόμου IHS-A. 'Ο 'Αρχηγός

τής 'Ακτοφυλακής παρέσχε τήν άδεια έντός πέντε ώρών. Τήν άλλη μέρα ή 'Ακτοφυλακή διαπίστωσε ότι οί προσπάθειες του πλοιοκτήτου/πράκτορος ήταν άνεπαρκείς, δεδομένου ότι ούτε ρυμουλκό και φορτηγίδα είχε μισθώσει ούτε έκανε καμιά προσπάθεια χρησιμοποίησεως άλλων σωστικών μέσων. 'Ετσι ή Συντονιστική 'Ομάδα (OSC) ανέλαβε τόν πλήρη έλεγχο τής προσπάθειας περιορισμού τής άπειλής ρυπάνσεως. Πρίν όμως ληφθεί όποιοδήποτε μέτρο, τό σκάφος διεργάγη και διέχυσε όλο τό πετρέλαιό του στή θάλασσα. Στίς 11 'Ιανουαρίου 1977 ή Περιφερειακή 'Επιτροπή (RRT) μαζί μέ τή Συντονιστική 'Ομάδα (OSC) αποφάσισαν ότι ο άπό άέρος βομβαρδισμός και ή έλεγχόμενη διάλυση του ναυαγίου θά μπορούσε νά πετύχει ταχύτερη έκκένωση υπό προτιμότερες συνθήκες. Πάντως καμιά άπ' τίς λύσεις αυτές δέν τέθηκαν σέ εφαρμογή, δεδομένου ότι στό μεταξύ τό σκάφος κατεστράφη έντελώς άπ' τήν κακοκαιρία

«Burmath Agate»

Τήν 1 Νοεμβρίου 1979 τό λιβεριανό τάνκερ «Burmath Agate» και τό κυριακό πλοίο «Mimosa» συγκρούστηκαν στά άμερικανικά χωρικά ύδατα έξω άπό τό Γκάλβεστον του Τέξας. Τό τάνκερ έξώκειλε και πήρε φωτιά μέσα στα άμερικανικά χωρικά ύδατα. Τό «Μιμόζα», μέ μή έλεγχόμενη φωτιά, εξακολούθησε νά πλέι μέ τή δεξιά πλευρά προς τήν άνοικτή θάλασσα σέ μία περιοχή μέ άγωγούς πετρελαίου και γκαζιού και πλωτά γεωτρύπανα. 'Από τό τάνκερ διέρρεαν άρκετές ποσότητες άπό τά 390 χιλιάδες βαρέλια νιγηριανού και μικτού άκαθάρτου πετρελαίου. 'Ενας άπό τό πλήρωμα του «Μιμόζα» και 31 άπό τό

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «DIOSKUROI» I LONDON EC4A 1 JJ
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 01 5832266 TELEX: 8811746 RANDK G.

12/17 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

«Burmath Agate» έχασαν τη ζωή τους. Οι υπόλοιποι διασώθηκαν σε μία συνδυασμένη προσπάθεια της Ακτοφυλακής.

Λόγω του μεγάλου και άμεσου κινδύνου ρυπάνσεως ο Περιφερειακός Διοικητής 'Ακτοφυλακής ζήτησε άδεια να επέμβει και η άδεια του χορηγήθηκε άμεσα. 'Επειδή δέ το ατύχημα είχε συντελεσθεί τόσο στα χωρικά ύδατα όσο και στην ανοικτή θάλασσα η άδεια χορηγήθηκε επί τη βάσει και των δύο προαναφερθέντων νόμων IH-SA και FWPCA. 'Αρκετά ναυαγιστικά προσέφεραν άρωγή στο «Μιμόζα». Την ίδια μέρα η 'Ακτοφυλακή και οι ναυαγιστές σταθεροποίησαν την κατάσταση στο «Μιμόζα» θέτοντας υπό έλεγχο το πλοίο και άγκυροβολώντας το, αφού βεβαιώθηκαν ότι η φωτιά είχε εντελώς σβύσει. Στη συνέχεια η 'Ακτοφυλακή του επέτρεψε να εισέλθει σε ναυπηγείο του Γκάλβεστον. Το «Burmath Agate» εξακολούθησε να καίγεται μέχρι τις 8 'Ιανουαρίου. Δεδομένου ότι οι πλοιοκτήτες του «Burmath Agate» ανταποκρίνονταν πρόθυμα στις ενέργειες της Συντονιστικής 'Ομάδας (OSC) δέν έγινε διαδικασία τυπικής επέμβασης σε σχέση με το πλοίο. 'Ετσι η διάσωση και η απορρύπανση έγιναν κατ' αρχήν από ιδιώτες ναυαγιστές με συμβόλαιο που υπέγραψαν με τους πλοιοκτήτες. Η 'Ακτοφυλακή έθεσε υπό έλεγχο την κατάσταση και

παρέσχε ειδικευμένο υλικό για την απορρύπανση. Το πλοίο τελικά επέπλευσε και ρυμουλκήθηκε στο Μπράνουνσβιλ του Τέξας όπου και διαλύθηκε.

«Glacier Queen»

Στις 8 Νοεμβρίου του 1979 το έγκυκλο-λειμένο πλοίο «Glacier Queen» βυθίστηκε ενώ ήταν άγκυροβολημένο κοντά στην 'Αλάσκα στα αμερικανικά χωρικά ύδατα. 'Όταν βυθιζόταν το πλοίο είχε 6.000 γαλιόνια μικτού πετρελαίου. 'Επειδή ο πλοιοκτήτης δέν ενδιαφέρθηκε να λάβει τα αναγκαία μέτρα, ο Περιφερειακός Διοικητής 'Ακτοφυλακής σε συνεννόηση με τη Συντονιστική 'Ομάδα (OSC) και την Περιφερειακή 'Επιτροπή (RRT) ζήτησε άδεια ανελκύσεως του σκάφους και ρυμουλκήσεώς του στα ανοικτά ώστε να αποτραπεί σοβαρή απειλή ρυπάνσεως. Η άδεια χορηγήθηκε σύμφωνα με το νόμο FWPCA εφόσον το πλοίο ήταν μέσα στα αμερικανικά χωρικά ύδατα. Η 'Ακτοφυλακή μίσθωσε ένα ιδιωτικό ναυαγιστικό για τη μετακίνηση του σκάφους. Στις 19 'Ιανουαρίου 1980 το «Glacier Queen» βυθίστηκε σε βάθος 2.000 ποδών στον κόλπο της 'Αλάσκας 140 μίλια νοτίως του Valde.

«Ryuyo Maru»

Στις 8 Νοεμβρίου 1979 το 'Ιαπωνικό α-λιευτικό σκάφος «Ryuyo Maru» προσάραξε στο Tolstoi Point, St. Paul island στην 'Αλάσκα, μέσα στα αμερικανικά χωρικά ύδατα. Το πλήρωμα απέχωρησε ασφαλώς από το πλοίο. Από τα 220.000 γαλιόνια πετρελαίου, περίπου 40.000 διέρευσαν στη θάλασσα λίγο μετά την προσάραξη και η διαρροή συνεχιζόταν. 'Ο πλοιοκτήτης έγ-κατέλειπε τις προσπάθειες διασώσεως.

'Ο Περιφερειακός Διοικητής 'Ακτοφυλακής αφού διαπίστωσε ότι το πλοίο λόγω της θέσεως και της καταστάσεώς του παρουσίαζε ουσιαστική απειλή διαρροής, ζήτησε άδεια να ενεργήσει ελεγχόμενη καταστροφή — καύση του σκάφους και του υπόλοιπου πετρελαίου, υπό ευνόικες καιρικές συνθήκες, ώστε να περιορισθεί στο ελάχιστο η ρύπανση του περιβάλλοντος. Προηγουμένως συμβουλευτήκε την OSC και την RRT και συμφώνησαν ότι η θέση και η κατάσταση του πλοίου σε συνδυασμό με την επικρατούσα κακοκαιρία απέκλειαν τη διάσωση του πλοίου ή τον κουφισμό του φορτίου του. 'Ο 'Αρχηγός της 'Ακτοφυλακής έδωσε την άδεια σύμφωνα με τον νόμο FWPCA και η ελεγχόμενη καταστροφή του σκάφους εκτελέστηκε από το Πολ. Ναυτικό στις 22 Νοεμβρίου 1979. (συνεχίζεται)

Ε.Σ.



ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



FOTIS G. POULIDES
President

"MEDOV"

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

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

PROMPT AND EFFICIENT COMPREHENSIVE SERVICE FOR THE SHIPOWNER AND CHARTERER
● GENERAL SHIP AGENTS FOR LINERS, TRAMPS AND TANKERS ● MANNING WITH ITALIAN CREW ● SHIP MANAGEMENT ● REPAIR SUPERINTENDENCE ● SALE AND PURCHASE BROKERS SPECIALISED IN CRUISE VESSELS ● OIL AND BUNKER SUPPLIERS ● TRAVEL AND TOUR OPERATORS.

MEDOV CHARTERING S.R.L.

Head Office: GENOA - VIA XX SETTEMBRE 29

Phone: 541361/268532 — Telex: 2700046/271460/213836 — Cables: MEDOV
OWN AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE — ITALIAN SHIPOWNERS ASSOCIATION
NATIONAL ASSOCIATION OF ITALIAN AGENTS & SHIPBROKERS

Νέοι ύψηλοί στόχοι τής Ρόγιαλ Κρουϊζ Λάϊν

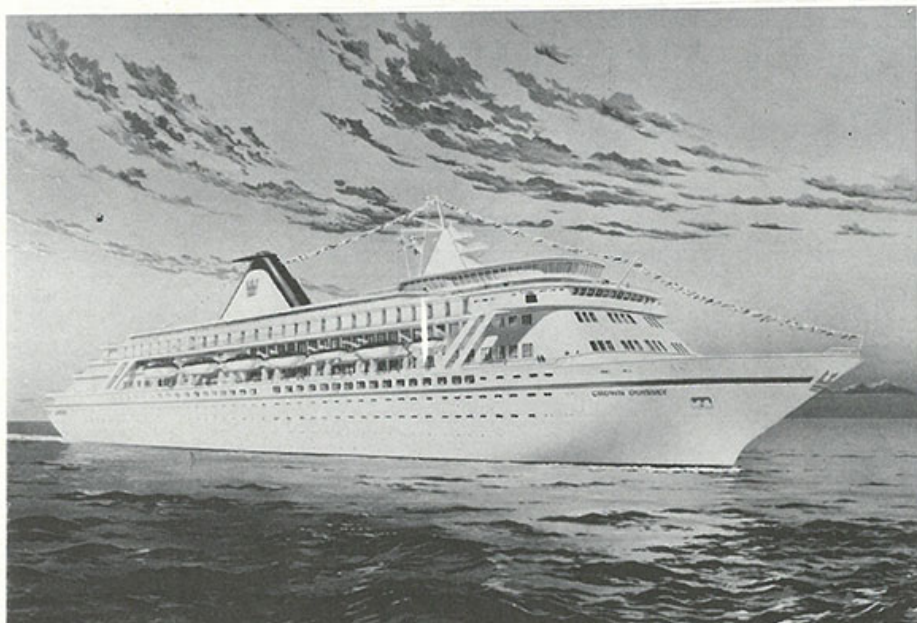
Μέ την ολοκλήρωση των λεπτομερειών τής παραγγελίας γιά δύο νέα κρουαζιερόπλοια ύψηλης στάθμης, μεταφορικής Ικανότητας 990 έπιβατών τό καθένα, ή γνωστή γιά τήν ποιότητα των θαλάσσιων περιηγήσεων πού προσφέρει Ρόγιαλ Κρουϊζ Λάϊν θέτει νέους ύψηλους στόχους στήν πολύ ανταγωνιστική αγορά πολυτελών κρουαζιερών ανά τήν ύδρόγειο.

Τό ναυπηγικό πρόγραμμα, πού ανήγειλε στίς άρχές Αύγούστου ό πρόεδρος τής Ρόγιαλ Κρουϊζ Λάϊν κ. Περικληής Παναγόπουλος, αντιπροσωπεύει επένδυση τής τάξεως των 200 έκατ. δολλαρίων καί αύξάνει τό σύνολο των προσφερομένων στήν αγορά κλινών άπό 1.400 σέ 3.300, γεγονός πού τοποθετεί τήν πλοιοκτήτρια εταιρία μεταξύ των πέντε πιά μεγάλων εταιριών κρουαζιεροπλοίων διεθνώς.

Γιά τήν ναυπήγησή τους προτιμήθηκαν τελικά, μετά άπό σκληρό ανταγωνισμό μέ Γαλλικά καί Δανέζικα, τά ναυπηγεία Meyer Werft στό Πάπενμπουργκ τής Δυτικής Γερμανίας, τά όποία έχουν σχεδόν δύο αιώνες ζωής, πάντοτε υπό τόν έλεγχο τής οικογενείας Meyer, καί φημίζονται γιά τήν ποιότητα τής κατασκευής είδικού τύπου πλοίων, καθώς καί τήν όργάνωση καί τό επίπεδο εργασιακών σχέσεων προσωπικού καί διευθύνσεως.

Ή κατασκευή τού πρώτου πλοίου 40.000 τον. γκρός, τό όποιο ήδη έλαβε τό όνομα «Κράουν Όντισσιν» θά άρχίσει άμέσως γιά νά παραληφθεί άπό τήν «Ρόγιαλ Κρουϊζ Λάϊν» τό πρώτο τρίμηνο τού 1988. Τό δεύτερο πλοίο, τό όποιο θά κατασκευάζεται ταυτοχρόνως, ύπολογίζεται νά παραληφθεί περί τά τέλη τού 1988.

Ό σχεδιασμός καί ή τεχνική παρακολούθηση τής ναυπηγήσεώς τους άνετέθη στήν γνωστή δανική εταιρία ναυπηγικών μελετών «Knud E. Hansen», ένώ στήν διακόσμηση των έσωτερικών χώρων καί των νέων πλοίων θά συνεργασθεί μέ τόν κ. Παναγόπουλο, ή διεθνώς γνωστή όμάδα σχεδιαστών Άγνή καί



Καλλιτεχνική άπεικόνιση τού πρώτου άπό τά δύο παραγγελθέντα κρουαζιερόπλοια τής Ρόγιαλ Κρουϊζ Λάϊν τό όποιο θά άρχίσει περιηγήσεις τόν Μάρτιο 1988. «Τό «Κράουν Όντισσιν» 40.000 τον. γκρός, μεταφορικής Ικανότητα 990 έπιβατών σέ 495 καμπίνες.

Μιχάλης Κατζουράκης καί Φρόσω καί Γιάννης Τερζόγλου. Όι κ.κ. Κατζουράκης καί Τερζόγλου έχουν συνεργασθεί παλαιότερα μέ τήν Ρόγιαλ Κρουϊζ Λάϊν στήν ιδιαίτερα αισθητική διακόσμηση των πλοίων «Γκόλντεν Όντισσιν» καί «Ρόγιαλ Όντισσιν».

Μερικά στοιχεία των νέων πλοίων, έντυπωσιακά κυρίως γιά τήν πρωτοτυπία τους, είναι τό έξωτερικό «γυάλινο» άσανόρ πού θά μεταφέρει τούς έπιβάτες σέ ένα μεγάλο σαλόνι στό ύψηλότερο κατάστρωμα μέ θέα 360 μοιρών, όι περισσότερες υπερπολυτελείς σουίτες, τά μικρά ιδιαίτερα σαλόνια γιά τά γκρούπ, όι μεγάλοι χώροι γυμναστηρίων μέ έσωτερική πισίνα, τζακούζι, όι πισίτες γιά τζόγκινγκ καί όι έξωτερικές πισίνες. Τά σχέδια γιά τά νάϊτ κλάμπ των δύο πλοίων συμπεριλαμβάνουν περιστρεφόμενες πισίτες καί σάλες διαμορφωμένες σέ όκτώ επίπεδα ώστε νά εξασφαλίζεται πληρέστερη όρατότητα.

Άκόμη άπό τεχνικής πλευράς θά σημειώσουμε ότι τά νέα πλοία θά έφοδια-

σθούν μέ χαμηλής καταναλώσεως διζελομηχανές MAK, συνολικής ισχύος περί των 37.000 ίππων, πού θά προσδίδουν ύπηρεσιακή ταχύτητα περί των 18 κόμβων, μέ σταθερωτήρες καί μέ τά πλέον σύγχρονα τηλεπικοινωνιών.

Ή χρηματοδότηση των δύο υπό ναυπήγηση πλοίων έχει άναληφθεί άπό κονσόρτιομ Τραπεζών, στό όποιο μετέχει ή CITIBANK καί δυτικογερμανικές Τράπεζες, βάσει των όρων τού ΟΟΣΑ γιά τό 80% τής άξίας τους μέ έπιτόκιο 8% καί ή συμφωνία μέ τά ναυπηγεία κλείσθηκε σέ μάρκα, μέ δικαίωμα εξαγοράς μέ δολάρια.

Όπως δήλωσε ό κ. Παναγόπουλος, κατά τήν διάρκεια έκδηλώσεως όπου άναγγέλλθηκε ή σημαντική παραγγελία τής εταιρία του, ή μεγάλη καί συνεχής ζήτηση γιά τίς πολυτελείς κρουαζιέρες πού προσφέρει ή Ρόγιαλ Κρουϊζ Λάϊν στόν διεθνή χώρο των θαλάσσιων περιηγήσεων επί μία 10ετία ύπήρξε ό καθοριστικός παράγοντας γιά νά ληφθεί ή άπόφαση ναυπηγήσεως των δύο νέων

in Buenos Aires
FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/8383

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS
221504 TSOKALIS

Telexes: 23087 OR 21017 FAROS · AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 808, 5th Floor,
1057 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS
7 · 9, AKTI MIAOULI
GR-185 35 PIRAEUS · GREECE
PHONES: 4132998 · 4131198
TELEX: 21 1376 BYTM GR



Ο υπουργός Ε.Ν. κ. Στ. Άλεξανδρής και ο γεν. γραμματέας του υπουργείου κ. Β. Παπαδόπουλος με τους κ.κ. Π. Παναγόπουλο και Άχ. Καμπάνη κατά την δεξίωση που παρέθεσε η Ρόγιαλ Κρουίζ Λάϊν με την άναγγελία της παραγγελίας των δύο κρουαζιεροπλοίων.

πλοίων, τα οποία θα συμπληρώσουν και θα ανανεώσουν τον υπάρχοντα στόλο της που αποτελούν το «Γκόλντεν Όντισσιν» 10.500 τον. γκρόν και το «Ρόγιαλ Όντισσιν», πρώην «Όσεάνικ» 25.500 τον. γκρόν.

Τό «Γκόλντεν Όντισσιν» δυναμικότητας 460 έπιβατών, καθελκύστηκε τον Φεβρουάριο του 1974 στην Κοπεγχάγη. Γνωστό για τό υποδειγματικό του σέρβις, έχει δημιουργήσει την δική του ξεχωριστή θέση στις προτιμήσεις των πε-

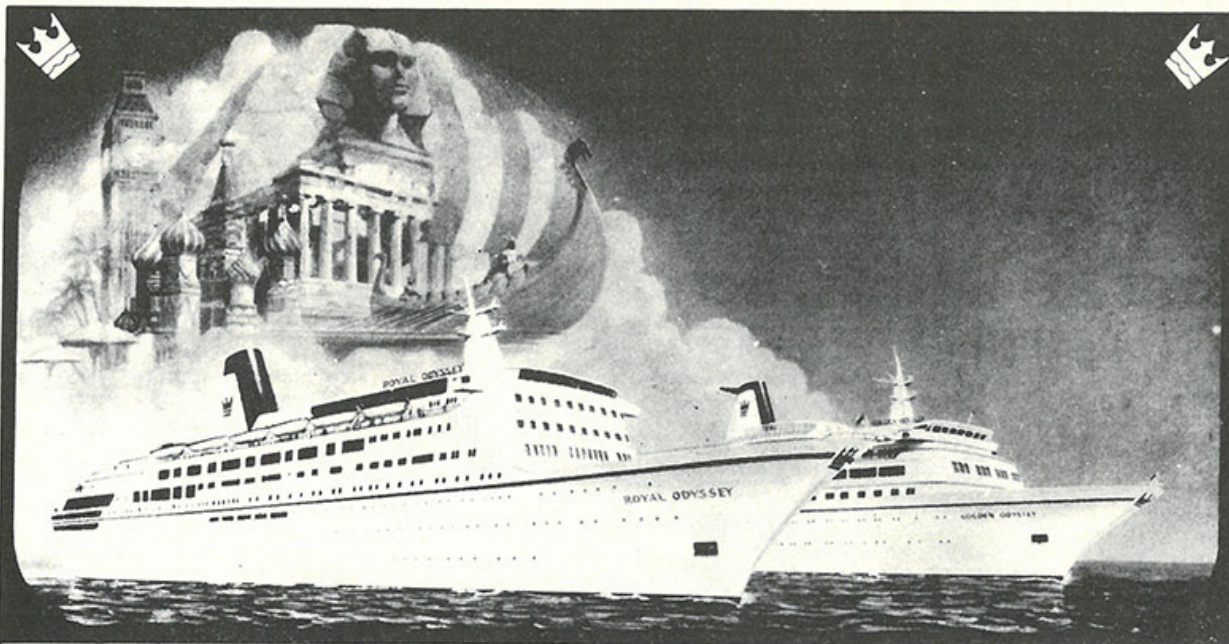
λατών κρουαζιέρας ύψηλης στάθμης. Πραγματοποιεί περιηγήσεις των 12 και των 13 ημερών στη Μεσόγειο τούς καλοκαιρινούς μήνες και στην Άπω Άνατολή τόν χειμώνα. Συμπληρώνει τό πρόγραμμά του με δύο κρουαζιέρες των 28 ημερών μεταξύ Πειραιά και Σιγκαπούρης.

Τήν άνοιξη του 1982 άρχισε κρουαζιέρες τό δεύτερο πλοίο της εταιρίας τό «Ρόγιαλ Όντισσιν». Τό υπερπολυτελές αυτό πλοίο των 816 έπιβατών πραγ-

ματοποιεί κρουαζιέρες στη Μεσόγειο και την Σκανδιναβία τό καλοκαίρι και τόν χειμώνα στόν Παναμά και την Καραϊβική. Τό έτήσιο πρόγραμμά του συμπληρώνεται με δύο κρουαζιέρες των 20 και 24 ημερών διασχίζοντας τόν Άτλαντικό, μεταξύ Πειραιά και Καραϊβικής.

Στόχος της εταιρίας, από της ίδρύσεώς της τό 1971, υπήρξε ή προσφορά προγραμμάτων πολυτελών κρουαζιερών ανά τόν κόσμο, ειδικώτερα στη Μεσόγειο, την Σκανδιναβία και στις Θάλασσες του δυτικού ήμισφαιρίου, ενώ από τό χειμώνα του 1984 συμπεριλαμβάνονται στα προγράμμά της κρουαζιέρες και στην Άπω Άνατολή.

Η έπιτυχία της Ρόγιαλ Κρουίζ Λάϊν όφείλεται κατά κύριο λόγο στο ύψηλό επίπεδο του σέρβις που παρέχει στους έπιβάτες καθώς και στα προγράμματα περιηγήσεών της και ξεκινά τό νέο αυτό και τόσο σημαντικό επενδυτικό πρόγραμμα με άισιοδοξία και πίστη, έλπίζοντας ότι με την βοήθεια ενός ίκανού έπιτελείου συνεργατών, την συνεργασία των 600 ναυτικών που διαθέτει σήμερα και των 1.400 που θα χρησιμοποιηθούν στο μέλλον και με την κατανόηση του κράτους, θα δημιουργήσει ένα άνθεκτικό έλληνικό προγεφύρωμα στις μελλοντικές εξέλιξεις στόν διεθνή κλάδο των κρουαζιεροπλοίων. Αυτό σημαίνει πρώτιστα, κέρδος για τόν τόπο και συνάλλαγμα, καθώς επίσης νέες θέσεις άπασχολήσεως και την ήθική άναγνώριση ότι σε δύο τόσο αξιόλογα πλοία κυματίζει ή κυανόλευκος.



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises

Τό νέο κείμενο της συλλογικής συμβάσεως

Δημοσιεύουμε κατωτέρω τό νέο, άπλουστευμένο κείμενο τής συλλογικής συμβάσεως πού άναμένεται ότι θά άποβεΐ έπ' ώφελεία τών κύριων παραγόντων τής Ναυτιλίας δεδομένου ότι θά άποκλείονται μετά τήν έφαρμογή του οι τόσο ζημιογόνες άμφισβητήσεις. Έπαναλαμβάνουμε ότι έκκρεμότης ύπάρχει κυρίως στό θέμα του Σαββάτου, έλπίζεται όμως ότι οι έκκρεμότητες αυτές θά ρυθμισθούν σύντομα ώστε τό νέο κείμενο πού έχει ως εξής νά τεθεΐ ταχύτητα σέ έφαρμογή:

Στόν Πειραιά σήμερα τήν έμείς πού ύπογράφουμε πιό κάτω άφ' ενός ό ... Πρόεδρος τής νόμιμα άναγνωρισμένης επαγγελματικής οργανώσεως «ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ» πού έδρεύει στόν Πειραιά είδικά έξουσιοδοτημένος γι' αυτό καί άφ' έτέρου οι:

πού εκπροσωπούν νόμιμα κάθε ένας τά άναγνωρισμένα νόμιμα επαγγελματικά Σωματεία πού άνήκουν στη δύναμη τής Π.Ν.Ο. είδικά έξουσιοδοτημένοι γι' αυτό, συνήλθαμε στό γραφείο τής Ένώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών (Άκτή Μιαούλη 85) καί άποφασίσαμε μέ κοινή όλων μας συμφωνία όπως ή εργασία τών πληρωμάτων στό φορτηγά πλοία άνω τών 4.500 τόννων d.w. διέπεται από τούς όρους τής παρούσης Συλλογικής Σύμβασης πού είναι οι άκόλουθοι:

ΑΡΘΡΟ 1ο ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ

Α. Τρόπος πληρωμής

Τό μισθολόγιο τών ναυτικών στό Έλληνικό φορτηγά πλοία άνω τών 4.500 τόννων d.w. καί οι πάσης φύσεως άποδοχές αυτών καταβάλλονται σέ δραχμές. Ό ναυτικός δικαιούται, άν τό επιθυμεί, νά λάβη στήν Έλλάδα τίς πάσης φύσεως άποδοχές του παρά τής έφοπλιστικής επιχειρήσεως σέ δραχμές μέ εκχώρηση συναλλάγματος ή σέ έλεύθερο συναλλάγμα. Διατηρούνται παράλληλα όλες οι ύφισταμένες μέχρι σήμερα συναλλαγματικές διευκολύνσεις ύπέρ του ναυτικού από μέρους τής Πολιτείας.

Β. Υπολογισμός Εισφορών κ.λ.π.

Οι πρόσ τό NAT εισφορές υπολογίζονται σέ δραχμές καί καταβάλλονται σέ έλεύθερο συναλλάγμα Λονδίνου ή Νέας Υόρκης μέ τήν επίσημη τιμή άγοράς από τήν Τράπεζα τής Έλλάδος κατά τήν ήμέρα τής καταβολής.

Γ. Βασικοί μισθοί

Οι βασικοί μισθοί τών ναυτικών στό παραπάνω πλοία είναι:

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

Υποπλοίαρχος
Άνθυποπλοίαρχος

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΗΣ (Μ.Ε.Κ.)

Μηχανικός Α'
Μηχανικός Β'
Μηχανικός Γ'

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Άξιωματικός Α/Τ Α'
Άξιωματικός Α/Τ Β'
Ηλεκτρολόγοι (Παρ. Δ. έδ. 1)

ΚΑΤΟΧΟΣ ΠΙΣΤ. ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΓΙΑ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΦΥΛΑΚΗΣ ΓΕΦΥΡΑΣ Ή ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤ/ΜΑΤΟΣ

Ναύκληρος
Ξυλουργός
Ναύτης*
Ναύτη
Δόκ. Πλοίαρχος Άποφ. ΔΣΕΝ.
Δόκ. Πλοίαρχος
Ναυτόπαις*
Ναυτόπαις
ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΗΣ

Μηχανοδηγός Α'
Μηχανοδηγός Β'
Άρχιθερμαστής
Άντλιορός
Λιπαντής*
Λιπαντής
Δόκ. Μηχανικός Άποφ. ΑΔΣΕΝ.
Δόκ. Μηχανικός
Θερμαστής
Θερμαστής
Καθαριστής (κάτοχος άδειας θερμαστή) ...
Καθαριστής*
Καθαριστής

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

Δόκιμος Άσυρματιστής (Άποφ. ΑΔΣΕΝ) ...
Δόκιμος Άσυρματιστής

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Μάγειρος
Θαλαμηπόλος
Βοηθός Μαγείρου (κάτοχος άδειας)
Βοηθός Μαγείρου (χωρίς άδεια)
Βοηθός Θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας) ...
Βοηθός Θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια)
Δ. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1. Γιά τόν Ήλεκτρολόγο

Έφ' όσον ή ειδικότητα του ήλεκτρολόγου προβλέπεται από τίς έγκριτικές πράξεις νηολογήσεως τών πλοίων καί μέ τήν πρόσθετη προϋπόθεση ότι ό ήλεκτρολόγος είναι άφ' ενός κάτοχος άδειας ειδικότητος συντηρητού καί άνω καί άφ' έτέρου έχει τριετή θαλάσσια ύπηρεσία σάν βοηθός ήλεκτρολόγου ή ήλεκτρολόγος.

2. Ναυτικοί μέ πτυχίο ή Άδεια

α) Οι μέ άστερίσκο σημειούμενοι βασικοί μισθοί καταβάλλονται μόνον στους κατόχους πτυχίου ή άδειας ναυτικής Ικανότητας, ή κεκτημένους θαλάσσια ύπηρεσία άναγνωρισμένη από Έλληνική Δημόσια Αρχή πού παρέχει δικαίωμα γιά άπόκτηση του άνωτέρω πτυχίου ή άδειας.

β) Ό βοηθός Μαγείρου καί ένας βοηθός θαλαμηπόλου θά πρέπει νά είναι άδειούχοι. Ό μέν πρώτος θά πρέπει νά έχει άδεια Γ. τάξεως Μαγείρου, ό δε δεύτερος άδεια θαλαμηπόλου.

ΑΡΘΡΟ 2ο ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

A/III Μετατίθεται εις τό ΑΡΘΡΟ 12.

ΑΡΘΡΟ 3ο ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Α. Γενικά Έπίδομα

1. Έπίδομα Κυριακών

α) Για όλες άνεξαιρέτως τίς Κυριακές καταβάλλεται έπίδομα σέ ποσοστό είκοσι τοίς εκατό (20%) πάνω στους βασικούς μισθούς του άρθρου 1.

β) Τό έπίδομα αυτό χορηγείται σέ όλα τά μέλη του πληρώματος άνεξάρτητα παροχής ή μή ύπηρεσίας. Τά μέλη του πληρώματος ύποχρεούνται κατ' έντολήν του Πλοίαρχου νά προσφέρουν τίς Κυριακές παντός είδους ύπηρεσία μέχρις όκτώ ώρών γιά εργασίες πού δέν επιδέχονται άναβολή σύμφωνα μέ τά καθήκοντα τής ειδικότητος των πού καθορίζονται στόν Κανονισμό Έργασίας Φορτηγών Πλοίων άνω τών 800 κοχ.

2. Έπίδομα κατωτέρου πληρώματος

Στό κατώτερο πλήρωμα παρέχεται πλεόν του βασικού μισθού πού καθορίζεται στό άρθρο 1 παράγρ. Γ καί έπίδομα δρχ.... κατά μήνα. Τό έπίδομα αυτό καταβάλλεται στους ναυτικούς πού έχουν πτυχίο ή άδεια ναυτικής Ικανότητας ή θαλάσσια ύπηρεσία πού τούς παρέχει τό δικαίωμα νά άποκτήσουν τά άνωτέρω από τήν άρμόδια Έλληνική Αρχή.

3. Έπίδομα Δεξαμενοπλοίων

α) Όσοι ύπηρετούν σέ δεξαμενόπλοια καί πλοία τύπου OREBULK OIL (Ο.Β.Ο.) παίρνουν έπίδομα ίσο πρόσ δέκα στό εκατό (10%) πάνω στό βασικό μισθό του άρθρου 1 έφ' όσον τά πλοία αυτά χρησιμοποιούνται γιά τή μεταφορά εύφλεκτων υγρών φορτίων.

β) Τό άνωτέρω έπίδομα δέν καταβάλλεται έφ' όσον τό δεξαμενόπλοιο χρησιμοποιείται γιά τή μεταφορά υγρών ή ξηρών φορτίων μή εύφλεκτων.

Στήν περίπτωση αυτή ή διακοπή τής παροχής του έπιδόματος άρχίζει από τήν ήμέρα εκδόσεως από τό επιθεωρητή νηογνώμονος (SURVEYOR) του πιστοποιητικού περί τής καταλληλότητος του πλοίου, γιά τή φόρ-

τωση ξηρού ή άλλου φορτίου (μή εϋφλέκτου) και διαρκεί μέχρι της έναρξης φορτώσεως του επόμενου εϋφλέκτου φορτίου

γ) Τό άνωτέρω έπίδομα καταβάλλεται στους ναυτικούς που ύπηρετούν και σέ φορτηγά πλοία (μή δεξαμενόπλοια) έφ' όσον, έκτός των άλλων φορτίων, μεταφέρουν και εϋφλέκτα ή έκρηκτικά φορτία μέ ποσότητα άνωτερη του πέντε στά έκατό (5%) του Dead Weight του πλοίου.

δ) Στους ναυτικούς που ύπηρετούν σέ πλοία που μεταφέρουν ύγραέρια καταβάλλεται κατά μήνα έπίδομα ίσο πρόσ είκουσι τά έκατό (20%) του βασικού μισθού του άρθρου 1.

Β. Ειδικά έπίδομα

1. Έπίδομα Α' Μηχανικού

Στόν Α Μηχανικό καταβάλλεται πρόσθετη άμοιβή από 4,33 ήμέρες κατά μήνα γιά τήν πρόσθετη εργασία του κατά τά Σάββατα που ύπολογίζεται πάνω στό βασικό μισθό.

2. Έπίδομα Αξιωματικών Άσυρμάτου.

Γιά τή συντήρηση των ήλεκτρονικών ναυτιλιακών όργάνων του πλοίου καταβάλλεται μηνιαίο έπίδομα δραχμών στους Αξιωματικούς Άσυρμάτου που κατέχουν πτυχίο.

3. Έπίδομα Ηλεκτρολόγου

Στόν Ηλεκτρολόγο παρέχονται κατά μήνα τά έξης έπίδομα:

α) Γιά τήν συντήρηση άνελκυστήρων (έφ' όσον ύπάρχουν) δρχ....

β) Γιά τήν συντήρηση κλιματιστικών συσκευών (έφ' όσον ύπάρχουν) δρχ.

4. Έπίδομα Μαγείρου

α) Στόν Μάγειρα καταβάλλεται κατά μήνα ειδικό έπίδομα άρτοποιίας:

αα) Μέ μηχανικό ζυμωτήριο δρχ....

ββ) Χωρίς μηχανικό ζυμωτήριο δρχ....

β) Τό έπίδομα αυτό δέν καταβάλλεται άν τό πλοίο παραμένει στό λιμάνι και δέν παρασκευάζεται άρτος πάνω στό πλοίο.

γ) Άρτοποιηση έκτελείται μόνον όταν τό πλοίο ταξιδεύει. Στό λιμάνι, ό μάγειρος ύποχρεούται στήν παρασκευή άρτου χωρίς καμία άλλη άμοιβή έκτός από τό έπίδομα τής παραγρ. α) του παρόντος έδαφίου όταν: 1) δέν ύπάρχει κατάλληλος άρτος στό λιμάνι

και 11) τό πλοίο βρίσκεται στήν άγκυρα (ρά-δα) και δέν επικοινωνεί μέ τήν ξηρά γιά τήν προμήθεια τροφοφοδίων.

5. Έπίδομα Ναυκλήρου

Στόν Ναυκλήρο, γιά φθορά ίματισμού του χορηγείται κατά μήνα έπίδομα δραχμών...

ΑΡΘΡΟ 4ο

ΗΜΕΡΕΣ ΚΑΙ ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Α. Γενικά

2. Καθορισμός ώρων Έργασίας

Οί ώρες έργασίας καθορίζονται σέ σαράντα (40) έβδομοδιαίως και κατανέμονται όκτώ (8) ώρες κάθε ήμέρα από Δευτέρα μέχρι Παρασκευή. Τά Σάββατα και οί Κυριακές θεωρούνται ήμέρες άργίας.

2. Έναρξη και λήξη τής ήμέρας

Η ήμέρα θεωρείται ότι άρχίζει στήν 00.01 ώρα και λήγει τήν 24.00.

3. Κατανομή ώρων Έργασίας

Οί ώρες έργασίας κατανέμονται συνήθως μεταξύ τής 8ης πρωϊνής και 5ης άπογευματινής, μέ διακοπή 1 (μιάς) ώρας στίς 12.00 -13.00 μ.μ. γιά γεύμα του πληρώματος. Όταν όμως συντρέχουν ειδικόί λόγοι όφειλόμενοι σέ κλιματολογικές συνθήκες, οί ώρες κατανέμονται μεταξύ τής 8ης πρωϊνής και 7ης άπογευματινής.

Β. Φυλακές

1. Καθορισμός Άνδρων Φυλακών

Ο καθορισμός του πληρώματος που άποτελούν τς φυλακές και εκείνου που διατίθεται σέ ήμερήσιες έργασίες γίνεται από τόν Πλοίαρχο, κατά τήν κρίση του. Ειδικά γιά πλήρωμα τής μηχανής ό καθορισμός γίνεται από τόν Α' Μηχανικό και έγκρίνεται από τόν Πλοίαρχο.

2. Φυλακές όταν τό πλοίο ταξιδεύει

Οί έργασίες όταν τό πλοίο ταξιδεύει συνεχίζονται γιά όλες τς ήμέρες, λόγω τής ανάγκης του πλοίου και οί άνδρες των φυλακών και των άλλων ύπηρεσιών, ύποχρεούνται νά έκτελούν όταν τό πλοίο ταξιδεύει τήν ύπηρεσία και τς φυλακές των κατά τό Σάββατο και τήν Κυριακή γιά όκτώ ώρες.

3. Έναρξη και λήξη φυλακών

Οί φυλακές όταν τό πλοίο ταξιδεύει μπο-

ρουν κατά τήν κρίση του πλοίαρχου νά άρχίσουν 12 ώρες πρό του άπόπλου του πλοίου και νά τελειώσουν 12 ώρες μετά τόν κατάπλου.

4. Καθορισμός Άπόπλου και Κατάπλου κατά τά Σάββατα και τς Κυριακές

α) Κατά τς ήμέρες Σάββατο και Κυριακή δταν έπίκειται κατάπλους ή άπόπλους του πλοίου και έφ' όσον κατά τήν κρίση του Πλοίαρχου οί φυλακές άρχίζουν δώδεκα (12) ώρες πρό του άπόπλου ή διατηρούνται γιά δώδεκα (12) ώρες μετά τόν κατάπλου, οί έργασίες που έκτελούνται από τό πλήρωμα κατά τήν διάρκεια αυτών διέπονται από τς διατάξεις γιά τήν εργασία όταν τό πλοίο ταξιδεύει.

β) Οί παραπάνω διατάξεις που άφορούν τς ήμέρες κατάπλου και άπόπλου εφαρμόζονται τόσο γιά τούς τελικούς όσο και γιά τούς ενδιάμεσους λιμένες.

5. Καθορισμός άπόπλου και κατάπλου

Γιά τήν εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων, ό κατάπλους θεωρείται ότι έκτελέσθηκε από τήν ώρα που τό πλοίο άγκυροβόλησε στή θέση τής φορτώσεως ή τής έκφορτώσεως, ό δέ άπόπλους θεωρείται ότι άρχίζει τήν ώρα που τό πλοίο προκειμένου νά αναχωρήσει άποκόπηκε του άγκυροβόλιου τής φορτώσεως ή έκφορτώσεως.

Φυλακές στό Λιμάνι

Στό Λιμάνι οί φυλακές μπορούν νά διατηρηθούν, έφ' όσον ό Πλοίαρχος κρίνει αυτό άναγκαίο γιά λόγους ασφάλειας του πλοίου.

Καθορισμός Πληρώματος Άσφαλείας

α) Καταστρώματος

Στό λιμάνι μετά τή λήξη τής ήμερήσιας έργασίας τό 1/3 των αξιωματικών και τό 1/4 του κατωτέρου προσωπικού παραμένει έκ περιτροπής επί του πλοίου γιά τήν ασφάλεια αυτού, μέ βάση τόν πίνακα που καταρτίζει ό Πλοίαρχος και γνωστοποιεί καταλλήλως στό πλήρωμα. Από τήν ύποχρέωση αυτή κανείς δέν έξαιρείται έκτός από τόν Α' Μηχανικό.

β) Μηχανοστασίου

Γιά τό προσωπικό του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου ό πίνακας που άναφέρεται

**PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517**

**CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE**

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

στη προηγούμενη περίπτωση (α) του παρόντος εδαφίου καταρτίζεται από τον Α Μηχανικό και εγκρίνεται από τον Πλοίαρχο.

Γ. Ειδικά

1. Προσωπικό Γενικών Ύπηρεσιών

Ειδικά για το προσωπικό των γενικών υπηρεσιών λόγω της φύσεως των εργασιών οι ώρες εργασίας του κατανέμονται ως εξής:

α) 'Εφ' όσον δεν διαλύονται οι φυλακές, μεταξύ της θης πρωϊνής και της έσπερινής.

β) 'Εφ' όσον διαλύονται οι φυλακές στο λιμάνι έστω και αν παραμένουν οι ειδικές φυλακές του μηχανοστάσιου από της θης πρωϊνής μέχρι και της θης άπογευματινής.

γ) 'Εφ' όσον οι ώρες εργασίας του πληρώματος (στό λιμάνι) παρατείνονται και μετά την 5η άπογευματινή, λόγω κλιματολογικών συνθηκών, μεταξύ της θης πρωϊνής και της άπογευματινής.

2. Μάγειρας

Για τον Μάγειρα, λόγω της εργασίας του για την παρασκευή ψωμιού οι ώρες εργασίας του όρίζονται για όλες τις περιπτώσεις από της θης πρωϊνής, μέχρι της θης άπογευματινής με μία ώρα διακοπή το μεσημέρι.

3. Μεσημβρινή Διακοπή

Στόν Θαλαμηπόλο, βοηθούς Θαλαμηπόλου και βοηθούς Μαγείρου παρέχεται μία ώρα διακοπή το μεσημέρι ή αργότερα, κατά την κρίση του πλοίαρχου.

4. Νυχτοφύλακες

Οι ώρες εργασίας των Νυχτοφυλάκων όρίζονται σε 12 συνεχείς και εκτελούνται από της θης μ.μ. μέχρις της θης π.μ.

Δ. Απαγορευμένες εργασίες

Απαγορεύονται οι εργασίες που αναφέρει το άρθρο 134 του Κ.Ε. Φ.Π. (Β.Δ. 806/1970), εκτός από τις περιπτώσεις έκτακτου ανάγκης αναγραφόμενης στο ήμερολόγιο του πλοίου.

Η. Ήμέρες άργίας

1. Οι κατωτέρω κατανομαζόμενες δέκα έξη (16) θρησκευτικές έορτές θεωρούνται ως ήμέρες άργίας. 'Εργασίες εκτελούμενες κατά τις άργιες αυτές άμείβονται ύπερρωριακώς.

2. Οι άργιες είναι: 1) 'Η πρώτη του 'Ετους, 2) των Θεοφανείων, 3) ή Καθαρά Δευτέρα, 4) ή 25η Μαρτίου, 5) ή Μεγάλη Παρασκευή, 6) ή

2α του Πάσχα, 7) του 'Αγίου Γεωργίου, 8) ή 1η Μαΐου, 9) της 'Αναλήψεως, 10) ή 15 Αυγούστου, 11) ή 14η Σεπτεμβρίου, 12) ή 28η 'Οκτωβρίου, 13) του 'Αγίου Νικολάου, 14) των Χριστουγέννων, 15) ή 2α ήμέρα των Χριστουγέννων, 16) οι άναγνωρισμένες ως ήμέρες άργίας τοπικές έορτές στους έλληνικούς λιμένες, έφ' όσον ναυλοχεί σε ένα από αυτούς το πλοίο.

ΑΡΘΡΟ 5ο ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ (ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ)

Α. Ύπερρωριακή Έργασία

1. Ύποχρέωση Ναυτικού

'Εάν ο ναυτικός διαταχθεί να εκτελέσει πρόσθετη έργασία, πέραν δηλαδή των κεκατονισμένων ώρων, είναι ύποχρεωμένος να την εκτελέσει. Δέν μπορεί όμως ή πρόσθετη αυτή έργασία να ύπερβαίνει τις τέσσερες (4) ώρες εντός του 24ώρου.

2. Τρόπος Ύπολογισμού Ύπερρωριακής Αμοιβής (μονή ύπερρωρία)

Για την πρόσθετη αυτή έργασία ο ναυτικός δικαιούται ύπερρωριακή άμοιβή, που βρίσκεται, διαιρώντας τον βασικό μισθό μετόν συντελεστή 173, που προκύπτει από τον πολλαπλασιασμό των έβδομάδων, που έχει ο μήνας (4.33) με τις 40 ώρες ύποχρεωτικής άπασχόλησης για κάθε έβδομάδα, προσαυξημένη κατά 25% όταν πρόκειται για μονή ύπερρωρία και κατά 100% όταν πρόκειται για διπλή.

3. Διπλή ύπερρωρία

Μετά το πέρας της παραπάνω 4ωρης έργασίας απαγορεύεται άλλη ύπερρωριακή έργασία, εκτός της περιπτώσεως έκτακτης ανάγκης που άφορά το πλοίο και το φορτίο, όποτε για την έκτακτη αυτή ύπερρωριακή έργασία (πέραν της 4ωρης) καταβάλλεται διπλή ύπερρωριακή άμοιβή.

Β. Έργασίες που δέν άμείβονται ύπερρωριακώς

Δέν καταβάλλεται ύπερρωρία τόσο στους άξιωματικούς όσο και στο κατώτερο προσωπικό για τις κάτωθι έργασίες που ύποχρεούνται να εκτελούν και πέραν των κεκατονισμένων ώρων έργασίας σε οποιαδήποτε ώρα και ήμέρα της έβδομάδας.

1. Άνωτέρα Βία

Στις περιπτώσεις άνωτέρας βίας που άφορά την ασφάλεια του πλοίου, αυτών που επιβαίνουν στο πλοίο ή του φορτίου ή την ασφάλεια του πλοίου από πολεμικούς κινδύ-

νους, καθώς επίσης και στις περιπτώσεις ύμνασίων λέμβων ή πυρκαϊδών ή έγκαταλείψεως, ή στις περιπτώσεις παροχής βοήθειας σε άλλα πλοία ή πρόσωπα που κινδυνεύουν και όλα αυτά κατά την άπόλυτη κρίση του πλοίαρχου.

2. Έξ ανάγκης πλοίου

Για έργασία λόγω ανάγκης του πλοίου που άφορά χειρισμούς άπάρσεως, άγκυροβολίας, όρμισεως και ασφάλειας του πλοίου, αυτών που επιβαίνουν και του φορτίου.

Γ. Πίνακας Μονής και Διπλής Ύπερρωρίας

Παρατίθεται παρακάτω πίνακας μονής και διπλής ύπερρωρίας, όπως διαμορφώνεται με βάση το έδάφιο 2 της παραγράφου Α του παρόντος άρθρου.

'Ακολουθεί πίνακας πληρώματος κατά βαθμό και ειδικότητα, τον όποιο δέν επαναλαμβάνουμε λόγω της έκτάσεως του κειμένου.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Χρόνος περισσότερος της μισής ώρας ύπολογίζεται σαν μία όλόκληρη ώρα. Χρόνος λιγώτερος της μισής ώρας δέν ύπολογίζεται.

Δ. Ειδικές περιπτώσεις καταβολής Ύπερρωριακής Αμοιβής

1. Μετά τη διάλυση των φυλακών

α) Σε εκείνες τις περιπτώσεις που μετά την διάλυση των φυλακών άπαιτείται ή διατήρηση αυτών σε ώρισμένο τμήμα του πληρώματος, καταβάλλεται σ' αυτούς, που εκτελούν φυλακές μονή ύπερρωριακή άμοιβή δύο ώρων από Δευτέρα μέχρι Παρασκευή και τριών ώρων για το Σάββατο και την Κυριακή.

Σ' αυτούς που παραμένουν εντός του πλοίου με έντολή του πλοίαρχου πέραν των άνδρων φυλακής καταβάλλεται επίσης μονή ύπερρωριακή άμοιβή.

β) Έννοείται ότι οι άνδρες της φυλακής θά εκτελούν και τις έργασίες του νυκτοφύλακα και θά διατηρούν τά πυρά των λεβήτων για την λειτουργία των μηχανημάτων φορτοεκφορτώσεως του πλοίου, χωρίς άλλη άμοιβή, άκόμα και σε περίπτωση που το πλοίο παραμένει πλαγιοδοτημένο σε λιμάνι χωρίς να εκτελείται φορτοεκφόρτωση.

2. Όταν το πλοίο είναι Άγκυροβολημένο

'Εάν το πλοίο εύρίσκεται στην άγκυρα και δέν εκτελεί φορτοεκφόρτωση καταβάλλεται μονή ύπερρωρία δύο (2) ώρων για κάθε μέρα.

Τel 361-6490, 362-0044/0088

NIGHT: 33-3188

TELEX 18080 STAM AR

CABLESO STAMATIΟΥ

GEORGE A. STAMATIOU

IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER

WAREHOUSE AND OFFICES

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

Τά παραπάνω εφαρμόζονται και στο προσωπικό του μηχανοστασίου σε πλοία που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσεως.

3. Στους 'Αξιωματικούς Φυλακής Καταστροφών και Μηχανοστασίου

Σε περίπτωση που ανατεθεί υπηρεσία πέραν της συνηθισμένης επίβλεψης για την ασφάλεια του πλοίου στον 'Αξιωματικό Καταστροφών ή στον 'Αξιωματικό Μηχανής που παραμένουν στο πλοίο για την ασφάλειά του, καταβάλλεται μονή υπέρωρα κατά την διάρκεια της υπηρεσίας αυτής.

4. 'Εννοια Συνήθους 'Επιβλέψεως

Σάν συνήθης επίβλεψη νοείται αυτή που προβλέπεται για τους αξιωματικούς Καταστροφών και Μηχανής αντίστοιχως, από την παρ. 2 του άρθρου 127 και από την παρ. 2 του άρθρου 129 του Κανονισμού 'Εργασίας επί φορτηγών πλοίων άνω των 800 κ.ο.χ. που εγκρίθηκε με τό υπ' αριθ. 806/1970 Β. Δ/γμα.

ΣΤ. 'Υπερωριακή 'Αμοιβή Νυκτοφυλάκων

1. 'Από τις δώδεκα (12) ώρες εργασίας των Νυκτοφυλάκων, οι τέσσαρες (4) ώρες εργασίας των κατά τις καθημερινές, οι όκτώ (8) ώρες κατά τό Σάββατο, και οι τέσσαρες (4) ώρες κατά τις Κυριακές λογίζονται μονή υπέρωρα.

2. 'Εάν στο νυκτοφύλακα καταστροφών ανατεθεί εργασία που δεν υπάγεται στα καθήκοντα νυκτοφύλακα παρέχεται επί πλέον των παραπάνω υπέρωρα για τις ώρες που εξετελέσε την εργασία αυτή.

Ζ. 'Υπερωριακή 'Αμοιβή επί Δεξαμενοπλοίων

1. Πλύσιμο Δεξαμενών και 'Εξαγωγή 'Ιζημάτων

Κατά τό πλύσιμο των δεξαμενών των δεξαμενοπλοίων με μηχανήματα BUTTERWORTH και εάν ακόμη χρησιμοποιηθεί καυστική ουσία (π.χ. καυστική σόδα) αντί νερού και εισέλθουν οι άνδρες μέσα στις δεξαμενές για την εξαγωγή των ιζημάτων και ή εργασία αυτή εκτελείται μέσα στις κανονικές ώρες εργασίας, καταβάλλεται μονή υπέρωρα. Όταν όμως εκτελείται μετά από τις κανονικές ώρες εργασίας, τότε καταβάλλεται διπλή υπέρωρα.

2. 'Απλό πλύσιμο Δεξαμενών

Στή περίπτωση που θα γίνει πλύσιμο των

δεξαμενών με BUTTERWORTH, αλλά οι άνδρες δεν εισέλθουν μέσα στις δεξαμενές, δεν καταβάλλεται υπέρωριακή αμοιβή, εκτός εάν ή εργασία αυτή γίνει μετά από τις κανονικές ώρες εργασίας, όποτε καταβάλλεται μονή υπέρωρα.

Η. 'Υπερωριακή 'Αμοιβή για 'Αποσκωρίαση με 'Αμμοβολή και Χρωματισμό με Μηχάνημα Ψεκασμού

Γιά τόν χρωματισμό με μηχανήματα ψεκασμού (SPRAY) και την αποσκωρίαση με άμμο (άμμοβολή) όχι όμως με ηλεκτρικό ματσακόνι ή με αεροματσακόνιο καταβάλλεται μονή υπέρωρα εφ' όσον οι εργασίες εκτελούνται εντός των εργασίμων ωρών και οι άνδρες που εκτελούν την εργασία αυτή ένελλάσσονται ανά δίωρο. Σ' αυτούς που εκτελούν τις εργασίες αυτές χορηγείται φόρμα, γάντια και προστατευτικά γυαλιά.

Θ. 'Υπερωριακή 'Αμοιβή Προσωπικού Μηχανικών

1. Λέβητες

α) Γιά τό κτίσιμο των τούβλων των εστιών και φλογοθαλάμων, καταβάλλεται διπλή υπέρωρα.

β) Γιά τόν καθαρισμό των αυλών των λεβήτων, των αυλοφόρων πλακών κλιβάνων κλπ. και απόρριψη τεφρών στο κατάστρωμα καταβάλλεται διπλή υπέρωρα.

2. Βοηθητικός Λέβητας

Γιά την παρακολούθηση του βοηθητικού ατμολέβητα σε πλοία που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσεως και όσο χρόνο ο λέβητας αυτός λειτουργεί αυτοτελώς, όχι με τά καυσάερα των κυρίων μηχανών, παρέχεται στους άνδρες του μηχανοστασίου που ενεργούν την παρακολούθηση αντί του μισθού του θερμαστού που λείπει μονή υπέρωρα για όσο χρόνο χρησιμοποιήθηκαν στην εργασία αυτή.

3. Θερμοδοχείον (HOT WELL)

Γιά τό γενικό καθαρισμό του θερμοδοχείου (HOT WELL) καταβάλλεται αμοιβή δραχμών... κατά τόνο χωρητικότητας του HOT WELL και επί πλέον διπλή υπέρωρα.

4. Διαχωριστήρα (DELAVAL)

Γιά τόν καθαρισμό των διαχωριστήρων (DELAVAL) καταβάλλεται μονή υπέρωρα στους άνδρες του κατώτερου πληρώματος,

μηχανολεβητοστασίου, εάν ή εργασία αυτή εκτελεσθεί εντός των ωρών φυλακής.

5. Βραστήρας

'Εάν ο βραστήρας δεν είναι αυτόματος και ο μηχανικός που είναι επιφορτισμένος με την παρακολούθηση της λειτουργίας του δεν μπορεί να εκτελέσει την εργασία αυτή, ο ναυτικός του κατωτέρου προσωπικού της μηχανής που θα του ανατεθεί ή εργασία αυτή, δικαιούται μονή υπέρωριακή αμοιβή για όσο χρόνο χρησιμοποιηθεί στην παραπάνω εργασία.

Ι. ΓΕΝΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Πέραν από τις εργασίες που περιοριστικώς περιλαμβάνονται σε αυτό τό άρθρο και που αμείβονται με υπέρωριακή αμοιβή, καμμία άλλη εργασία, οποιαδήποτε και από όποιονδήποτε και αν εκτελείται δεν μπορεί να αναγνωρισθεί ή και να συμφωνηθεί, ότι παρέχει τό δικαίωμα για την καταβολή υπέρωριακής αμοιβής, όταν εκτελείται μέσα στις κανονικές ώρες εργασίας και προβλέπεται από τόν κανονισμό εργασίας επί φορτηγών πλοίων όλικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω.

ΑΡΘΡΟ 80

ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ (ΕΧΤΡΑ)

Α. Τηλεφωνική εξυπηρέτηση πληρώματος

Γιά την διεκπεραίωση τηλεφωνημάτων του πληρώματος καταβάλλεται αμοιβή στους 'Αξιωματικούς 'Αστυμάτου Δρχ. ... για κάθε τηλεφώνημα. Τό σύνολο αυτής της αμοιβής δε μπορεί να υπερβαίνει τό ποσό των δραχμών ... μηνιαίως ανεξαρτήτως του αριθμού τηλεφωνημάτων που πραγματοποιεί ολόκληρο τό πλήρωμα.

Β. Δεξαμενόπλοια

Γιά τόν καθορισμό των δεξαμενών των δεξαμενοπλοίων καταβάλλονται οι παρακάτω κατά περίπτωση αμοιβές:

1. Πλήρης καθαρισμός (GAS FREEING)

Προκειμένου για πλήρη καθαρισμό (GAS FREEING) των δεξαμενών, των αντλιοστασίων, των σωληνώσεων φορτίου και της σήραγγας άντλήσεως φορτίου ή καθαρισμού από ύπολείμματα ακάθαρτου πετρελαίου (DIRTY) για την μεταφορά καθαρού

54 Years ship Agency services in ARGENTINA

TAKIS N. CONTOGEORGIS S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3691, 394.3548

Direct Line: (54) 1112550

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116632 - Capt. G. Logothetis
867115 - Mr. E. Andresen

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

Piraeus Agents

Medlink Ltd.

72, Kolokotroni Str.
Tlx: 21-1440 MDL GR
Tel: 4135279 - 4137057

(CLEAN)καταβάλλεται ή εξής ιδιαίτερη άμοιβή:

- α) Πλοία μέχρι 22.000 τόννους Δρχ.
- β) Πλοία από 22.000 - 40.000 τόνν. Δρχ.
- γ) Πλοία από 40.001 - 60.000 τόνν. Δρχ.
- δ) Πλοία από 60.001 - 80.000 τόνν. Δρχ.
- ε) Πλοία από 80.001 - 100.000 τόνν. Δρχ.
- στ) Πλοία από 110.001 - 200.000 τόνν. Δρχ.
- ζ) Πλοία από 200.001 τόνν. και άνω Δρχ.

2. Ειδικός Καθαρισμός για Φόρτωση Σιτηρών

- α) Τά παραπάνω ποσά προσαυξάνονται κατά ποσοστό 15% όταν πρόκειται για ειδικό καθαρισμό από ακάθαρτο πετρέλαιο (DIRTY) για φόρτωση σιτηρών.
- β) Για τον καθαρισμό των δεξαμενών των δεξαμενοπλοίων από ξηρό φορτίο για φόρτωση υγρού φορτίου τα ποσά του εδάφους 1 της παραγράφου αυτής, καταβάλλονται μειωμένα κατά ποσοστό 55%.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ

α) Διευκρινίζεται ότι στα ποσά που καταβάλλονται στα προηγούμενα εδάφια 1 και 2α συμπεριλαμβάνεται και η άμοιβή για το πλύσιμο των δεξαμενών με μηχανήματα (BUTTERWORTH) και οι άνδρες αναλαμβάνουν την υποχρέωση να καθαρίζουν τους παραπάνω χώρους πλήρως, έτσι ώστε να είναι δυνατή η έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού από τους αρμόδιους Έπιθεωρητές.

β) Στους εργαζόμενους για τον καθαρισμό των δεξαμενών και έφ' όσον εισέρχονται μέσα παρέχεται φόρμα και υποδήματα που χρησιμοποιούνται κατά την εκτέλεση της εργασίας αυτής και ανήκουν στο πλοίο.

3. Σύνδεση και άποσύνδεση Σωλήνων Φορτώσεως

Για την σύνδεση και άποσύνδεση των σωλήνων παροχής φορτίου καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή δραχμών για σωλήνες διαμέτρου 8 ίντσών και δραχμών για σωλήνες μεγαλύτερες των 8 ίντσών διαμέτρου.

Γ. Προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών

1. 'Ιδιαίτερη άμοιβή όταν μεταφέρονται επιβάτες

α) Έάν τό πλοίο μεταφέρει επιβάτες με πληρωμή ναύλου ή επισκευαστικά συνεργεία, ή περισσότερα από 3 συνολικά ενήλικα μέλη των οικογενειών ναυτικών που είναι ναυτολογημένοι καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή Δρχ.... ήμερησίως για κάθε ένα επιβάτη. Τό ποσό αυτό κατανέμεται σε ίσα μέρη μεταξύ των δύο κλάδων των μαγείρων και των θαλαμηπόλων.

β) Δέν καταβάλλεται πρόσθετη άμοιβή για την άρτοποιήση και παρασκευή φαγητού των ατόμων που επιβαίνουν στο πλοίο πέρα

από την σύνθεση του πληρώματος του πλοίου, εάν τά άτομα αυτά είναι ναυτικοί και για τή μεταφορά τους δέν καταβάλλεται ναύλος.

Δ. Προσωπικό Καταστρώματος

1. Καθαρισμός κυτών και DEEP TANKS

Για πλοία χωρητικότητας μέχρι 13.000 τόν. δ.ς. για κάθε άμπάρι από δραχμές μέχρι

Για πλοία χωρητικότητας άνω των 13.000 τόν. d.w. για κάθε άμπάρι από δραχμές ... μέχρι ...

Για τό πλύσιμο των άμπαριών ή άνωτέρω άμοιβή προσαυξάνεται για κάθε άμπάρι προς δραχμές...

Η άρίθμηση των άμπαριών γίνεται με βάση τά στόμια αυτών.

2. Καθαρισμός Δεξαμενοπλοίου από ξηρό φορτίο για φόρτωση ξηρού φορτίου.

Οι άμοιβές του εδάφ. 1 της παραγράφου Δ του παρόντος άρθρου καταβάλλονται και για τον καθαρισμό των δεξαμενών δεξαμενοπλοίου από ύπολειμματα ξηρού φορτίου, για τήν φόρτωση επίσης ξηρού φορτίου.

Η μία κεντρική και οι δύο πλευρικές δεξαμενές ύπολογίζονται σαν ένα άμπάρι.

Πλοία Τακτικών Γραμμών

Για πλοία άνεγνωρισμένων τακτικών γραμμών, προκειμένου περί γενικών φορτίων, κατά άμπάρι και κατά κυκλικό ταξίδι δρομολογίων Δραχμών....

Για τίς κατηγορίες φορτίων, εκτός εκείνων που συνήθως μεταφέρονται από τά πλοία αυτά, ή άμοιβή παραμένει ή ίδια που ισχύει για τά άλλα φορτηγά (παρ. Δ, εδάφ. 1).

Η άρίθμηση των άμπαριών γίνεται με βάση τά στόμια αυτών.

4. Καθαρισμός DEEP TANKS από καύσιμο πετρέλαιο και άλλα υγρά φορτία.

α) Καθαρισμός DEEP TANKS από καύσιμο πετρέλαιο (FUEL OIL) και προετοιμασία αυτών για φόρτωση ξηρού φορτίου.

αα) Για κάθε διαμέρισμα μέχρι 1.000 τόν. Δρχ....

β) Για κάθε ένα διαμέρισμα πάνω από 1.000 τόν. Δρχ....

β) Καθαρισμός DEEP TANKS από άλλα υγρά φορτία (εκτός FUEL OIL) για κάθε διαμέρισμα Δρχ....

5. Καθαρισμός πλευρικών Δεξαμενών BULK CARRIERS

Καθαρισμός από υγρό φορτίο (έρμα) των πλευρικών δεξαμενών (WING TANKS) και των BULK CARRIERS, για κάθε μία δεξαμενή Δραχμές....

6. Καθαρισμός Δεξαμενών πόσιμου νερού

Καθαρισμός δεξαμενών πόσιμου νερού για κάθε τόννο χωρητικότητας αυτού Δρχ....

7. Καθαρισμός σεντινών

Καθαρισμός σεντινών από ύπολειμματα φορτίου για κάθε τόννο Δρχ....

8. 'Επίστρωση κυτών με τσιμέντο

Για τον καθαρισμό, ξύσιμο και άπάλειψη δύο φορές με τσιμέντο των άμπαριών καταβάλλεται ή ίδια άμοιβή με αυτή που προβλέπεται για τίς ίδιες εργασίες στο FORE PEAK και AFTER PEAK (όπως κατωτέρω προβλέπει τό εδάφιο 9 της παρούσης παραγράφου).

9. 'Επίστρωση FORE PEAK και AFTER PEAK με τσιμέντο

Καθαρισμός, ξύσιμο και έπάλειψη δύο φορές με τσιμέντο του FORE PEAK και AFTER PEAK για κάθε TANK.

Για πλοία χωρητικότητας μέχρι 13.000 τόν. d.w.

Για πλοία χωρητικότητας από 13.000 - 20.000 τόν. d.w.

Για πλοία χωρητικότητας από 20.000 - 35.000 τόν. d.w. 14.460

Για πλοία χωρητικότητας πάνω από 35.000 τόν. d.t.w

10. 'Απόρριψη Σκουπιδιών 'Επισκευών

Για τήν άπόρριψη από τό κατάστρωμα των ύπολειμμάτων των έπισκευών του πλοίου, για κάθε τόννο Δραχμές ...

11. Τοποθέτηση, Διάλυση Παραφραγμάτων (Μπουλμέδες)

α) Τοποθέτηση όλων γενικά των παραφραγμάτων για κάθε άμπάρι Δραχμές...

β) Διάλυση αυτών για κάθε άμπάρι Δραχμές....

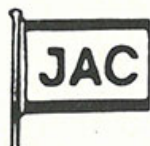
12. Λούρω — 'Επίστρωση 'Αμπαριών

α) Τοποθέτηση άφαίρεση και έπανατοποθέτηση όλων των λούρων για κάθε άμπάρι Δραχμές ...

β) 'Επίστρωση κυτών με ξυλεία, χαρτί, ψάθα κατά κύτος Δραχμές...

13. Μεταφορά Φορτίου Καταστρώματος

Για τήν μεταφορά του φορτίου, που φορτώθηκε πάνω στο κατάστρωμα, εάν ή εργασία αυτή γίνει πριν από τον άπόπλου του πλοίου ή και όταν τό πλοίο ταξιδεύει με διαταγή του Πλοιάρχου με σκοπό τήν έξασφάλιση του φορτίου λόγω κακής στοιβάσεως και πριν νά μεσολαβήσει γεγονός άνωτέρας βίας, καταβάλλεται ιδιαίτερη άμοιβή, που όρίζεται κατόπιν συμφωνίας μεταξύ Πλοιάρχου και μελών του πληρώματος στους όποιους ανατέθηκε ή εργασία αυτή με δρους



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE

CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS

TELEX: 21 1602 LAUR GR

TEL.: 4182705, γραμμές 6

4182711, γραμμές 3.

δικαιους καί λογικούς γιά τό πλοίο καί τούς ναυτικούς.

14. Παραλαβή Τροφίμων

α) Παραλαβή από τήν πλευρά του πλοίου (Σότο Παλάγκο) καί τοποθέτηση στίς αποθήκες από τά μέλη του πληρώματος, πού θά υποδείξει ο Πλοίαρχος γιά κάθε τόννο Δρχ...

β) 'Εάν ή παραλαβή τροφίμων δέν πραγματοποιείται από τήν πλευρά του πλοίου ή άμοιβή διπλασιάζεται.

γ) 'Εάν ή πιό πάνω έργασία εκτελεσθεί εκτός κανονικού όκταώρου καταβάλλεται καί μονή υπερωρία.

15. Πρόσδεση στίς Λίμνες

Γιά τήν πρόσδεση των πλοίων, πού περνάνε από "Άγιο Λαυρέντιο του Καναδά, κατά «ΛΟΚ» Δρχ... καί μονή υπερωριακή άμοιβή.

Ε. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΗΣ

1. Καθαρισμός Λεβήτων

α) Γενικός Καθαρισμός των κυρίων λεβήτων γιά έτήσια επιθεώρηση (SURVEY) γιά κάθε ένα λέβητα Δρχ... Γιά τόν μερικό καθαρισμό αυτών καταβάλλεται άνάλογη άμοιβή.

β) Καθαρισμός βοηθητικών Λεβήτων (DONKEY BOILERS — AUXILIARY BOILERS) γιά κάθε ένα λέβητα Δρχ....

2. Καθαρισμός Διπυθμένων

Καθαρισμός διπυθμένων μηχανοστασίου (TANK) δηλ. πλύσιμο, σκούπισμα καί έπιχρiση δύο φορές μέ τσιμέντο, γιά κάθε TANK Δρχ....

Τό ίδιο ισχύει καί γιά τά διπύθμενα (DRY TANKS) κάτω από τούς λέβητες.

3. Καθαρισμός Σεντινών Μηχανοστασίου

Καθαρισμός καί χρωματισμός των σεντινών του μηχανολεβητοστασίου σύραγγας καί λάκκου.

Καθαρισμός σεντινών Δρχ...
Χρωματισμός σεντινών Δρχ...

4. Πωμάτωση Αυλών

α) Γιά τήν πωμάτωση αυλών κυλινδρικών λεβήτων γιά κάθε αυλό Δρχ...

β) Γιά τήν πωμάτωση αυλών ύδρωλυτών λεβήτων γιά κάθε αυλό Δρχ.

5. Καθαρισμός Θερμοδοχείου (HOT WELL)

(βλέπε άρθρο 55Θ, έδάφ. 3)

6. Έξαγωγή έμβόλων

α) Γιά τήν έξαγωγή των έμβόλων των κυλινδρων των μηχανών, τόν καθαρισμό καί τήν τεχνική έργασία πάνω σέ αυτά:

Διάμετρος Κυλίνδρου

Μέχρι 0,40 μ. γιά κάθε κύλινδρο
'Από 0,41 μ. έως 0,50 μ. γιά κάθε κύλινδρο
'Από 0,51 μ. έως 0,65 μ. γιά κάθε κύλινδρο
'Από 0,66 μ. έως 0,80 μ. γιά κάθε κύλινδρο
'Από 0,81 μ. έως 0,90 μ. γιά κάθε κύλινδρο
'Από 0,91 καί πάνω μ. γιά κάθε κύλινδρο

β) Γιά μηχανές έσωτερικής καύσεως, μέ διπλά έμβολα, άνεξαρτήτως τύπου τά πιό πάνω ποσά αύξάνονται κατά 10% κατά κύλινδρο.

7. Έξαγωγή Χιτωνίων

Γιά τήν έξαγωγή καί επιθεώρηση χιτωνίων του κυλίνδρου ή αντικατάσταση αυτών

Διάμετρος κυλίνδρου

Μέχρι 0,40 μ. γιά κάθε κύλινδρο
'Από 0,41 μ. έως 0,50 μ. γιά κάθε κύλινδρο
'Από 0,51 μ. έως 0,65 μ. γιά κάθε κύλινδρο
'Από 0,66 μ. έως 0,80 μ. γιά κάθε κύλινδρο
'Από 0,81 μ. έως 0,90 μ. γιά κάθε κύλινδρο
'Από 0,91 καί πάνω μ. γιά κάθε κύλινδρο

8. Επιθεώρηση Έδράνων

Γιά τήν εξάρμωση, επιθεώρηση καί ρύθμιση κάθε έδράνου τής βάσεως των κυρίων Μηχανών Δρχ...

ΣΗΜΕΙΩΣΗ

Στους άνδρες του προσωπικού του Μηχανοστασίου Μηχανών Έσωτερικής καύσεως, πού ασχολούνται μέ τίς έργασίες, των έδαφίων 6, 7 καί 8 τής παρούσης παραγράφου καταβάλλονται οι αντίστοιχες ειδικές άμοιβές, πού μοιράζονται από τόν Α. Μηχανικό σ' αυτούς πού εκτελούν τίς έργασίες αυτές, άνάλογα μέ τόν βαθμό καί τήν έργασία πού προσέφεραν.

ΣΤ. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΙ

1. Έξάρμωση Κινητήρα

Γιά εξάρμωση κινητήρα, αντικατάσταση μέ τόν έφεδρικό ή μέ τόν ίδιο, έπανατοποθέτηση μετά τήν έπισκευή, εύθυγράμμιση καί παρακολούθηση λειτουργίας του καταβάλλεται ή πιό κάτω άμοιβή:

α) Γιά κινητήρες συνεχούς ρεύματος
από 7 έως 20 ίππους Δρχ...
πάνω από 20 ίππους Δρχ...

β) Γιά κινητήρες έναλλασσομένου ρεύματος
από 10 έως 25 ίππους Δρχ...
πάνω από 25 ίππους Δρχ...

2. Έξάρμωση Κιβωτίων άντιστάσεων Βαρούλκου

Γιά τήν γενική ή μερική εξάρμωση του κιβωτίου άντιστάσεων του Βαρούλκου συνεχούς καί έναλλασσομένου ρεύματος, εξαγωγή καί εξάρμωση των πωμάτων καί τής ψυκτρογεφύρας τής, λείανση μέρους ή όλων των άντιστάσεων του, αντικατάσταση αυτών πού έχουν ανάγκη, έλεγχο μονώσεων, καθαρισμό καί γενική γιά τήν εκτέλεση κάθε έπισκευής Δρχ.

3. Επιθεώρηση Φρένου Βαρούλκου

Γιά τήν γενική επιθεώρηση πέδης (φρένου) βαρούλκου συνεχούς καί έναλλασσομένου ρεύματος, έφ' όσον εκτελείται από τόν ήλεκτρολόγο, μέ όλική εξάρμωσή τής, αντικατάσταση πηνίου ή φερμουίτ, καθαρισμό, ρύθμιση καί τήν εκτέλεση κάθε έπισκευής πού απαιτείται Δρχ. ...

4. Επιθεώρηση Χειριστηρίου Βαρούλκου

Γιά τήν γενική επιθεώρηση χειριστηρίου βαρούλκου, συνεχούς καί έναλλασσομένου ρεύματος, μέ όλική εξάρμωσή του, καθαρισμό, έλεγχο, λείανση έπαφών καί συλλέκτης καί τόν καθαρισμό κινητήρα Δρχ.

5. Επιθεώρηση Κυρίας ήλεκτρογεννήτριας

Γιά τήν γενική επιθεώρηση καί πλήρη καθαρισμό, πλύση καί βερνίκωση κύριας ήλεκτρογεννήτριας, συνεχούς καί έναλλασσομένου ρεύματος, εξάρμωση των πωμάτων καί τής ψυκτρογεφύρας, λείανση καί ξεμικά-

ρισμα συλλέκτης, αντικατάσταση ψυκτρών καί τήν εκτέλεση γενικά κάθε έπισκευής Δρχ. ...

6. Περιέλιξη Πηνιού

Γιά τήν αντικατάσταση περιέλιξης ενός πηνίου κινητήρα, βερνίκωμά του ή άντίστοιχου σέ μέγεθος πηνίου εκκινήτηρα καταβάλλεται ή παρακάτω άμοιβή:

α) Γιά κινητήρες μέ ισχύ μέχρι 2 ίππους Δρχ...
β) Γιά κινητήρες μέ ισχύ πάνω από 2 ίππους Δρχ...

7. Τοποθέτηση καλωδίου

'Αντικατάσταση ή τοποθέτηση νέου ενισχυμένου καλωδίου μέ τά στηρίγματα καί τίς συνδέσεις του γιά κάθε τρέχον μέτρο Δρχ. ...

ΓΕΝΙΚΗ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ

Πέραν από τίς έργασίες, πού περιοριστικώς περιλαμβάνονται σ' αυτό τό άρθρο καί πού άμειβονται μέ ιδιαίτερη άμοιβή, καμμία άλλη έργασία, οποιαδήποτε καί από όποιανδήποτε καί άν εκτελείται, δέ μπορεί νά άναγνωρισθεί ή καί νά συμφωνηθεί, ότι παρέχει τό δικαίωμα γιά τήν καταβολή ιδιαίτερης άμοιβής (ΕΧΤΡΑ), όταν εκτελείται μέσα στίς κανονικές ώρες έργασίας καί προβλέπεται από τόν κανονισμό έργασίας επί φορτηγών πλοίων όλικής χωρητικότητας 800 κόρων καί άνω.

ΑΡΘΡΟ 8ο

ΑΔΕΙΕΣ — ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΤΡΟΦΗΣ

Α. Άδειες

1. Ό ναυτικός δικαιούται άδεια πού ύπολογίζει σέ 8 ήμέρες γιά κάθε μήνα ύπηρεσίας του καί γιά τίς τυχόν ήμέρες, άντίστοιχο κλάσμα του μήνα. Στόν ύπολογισμό τής άδειας περιλαμβάνεται καί τό έπίδομα Κυριακών, καθώς καί τό έπίδομα δεξαμενοπλοίων γιά τούς ναυτικούς πού ύπηρετούν σ' αυτά. Τό ήμερομίσθιο γιά τόν ύπολογισμό καί μόνο τής άδειας, ισούται πρός τό 1/28 του βασικού μισθού, προσαυξημένου μέ τά παραπάνω έπίδομα.

2. Κατά τίς ήμέρες τής άδειάς του ό ναυτικός δικαιούται τό βασικό μέ τά πιό πάνω έπίδομα καί τό άντίτιμο τροφής.

3. Κατά τήν άπόλυσή του ό ναυτικός καί μέ τή χορήγηση τής άδειάς του δικαιούται καί τό άντίτιμο τροφής όπως καθορίζεται στήν έπόμενη παράγραφο.

Β. Άντίτιμο Τροφής

Τό άντίτιμο τροφής καθορίζεται γιά όλο τό πλήρωμα σέ Δρχ... τήν ήμέρα.

ΑΡΘΡΟ 9ο

ΜΙΣΘΟΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

1. Καθορίζεται ειδικός μισθός των ναυτικών πού άσθενούν καί νοσηλεύονται εκτός του πλοίου, ως άκολουθώς:

'Ακολουθεί καί πάλι αναλυτικός πίνακας πληρώματος κατά βαθμό καί ειδικότητα, ό όποιος δέν δημοσιεύεται καθώς δέν περιλαμβάνει τά ποσά του μισθού άσθενείας.

2. Σε περίπτωση ατυχήματος ο μισθός ασθένειας καθορίζεται στο 100% του βασικού μισθού της Συλλογικής Συμβάσεως.

3. Σ' αυτούς που ασθενούν από αφροδίσια νοσήματα δεν καταβάλλεται μισθός, αλλά μόνο το αντίτιμο τροφής όπως καθορίζεται στη §B, του άρθρου 8.

4. Οι άξιωματικοί δικαιούνται νοσηλείων Α θέσεως σε νοσοκομείο ή κλινική και τα κατώτερα πληρώματα Β θέσεως.

5. Οι άσθενείς που παραμένουν σε λιμάνια των ΗΠΑ, και του Καναδά, δικαιούνται το μισθό ασθένειας της 1ης στήλης πλέον του επιδόματος τροφής από.... Δολάρια την ημέρα.

ΑΡΘΡΟ 10ο

ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΕΣ — ΠΛΗΡΩΜΗ ΜΙΣΘΟΥ — ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΗ

1. Προκαταβολή με τη Ναυτολόγηση

Οι ναυτικοί που προσλαμβάνονται για ναυτολόγηση δικαιούνται προκαταβολής μέχρι ενός μισθού εκτός αν οι προκαταβολές απαγορεύονται από την νομοθεσία της χώρας, που εύρεται στο πλοίο.

2. Προκαταβολή γι' αυτά που δικαιούνται

Κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας των στο πλοίο, οι ναυτικοί δικαιούνται προκαταβολής μέχρι του 90% αυτών που δικαιούνται να λάβουν μετά την άφιξη των προηγούμενων προκαταβολών.

3. Κλείσιμο Λογαριασμού Μισθοδοσίας

Η έκκαθάρση και εξόφληση του μισθού καθώς και των προσθέτων αμοιβών διενεργείται κάθε δύο μήνες.

4. Προκαταβολή και εξόφληση σε Ξένα Λιμάνια

α) Οι προκαταβολές και η εξόφληση των μισθών γίνονται στο νόμισμα του τόπου που λαμβάνουν χώρα με την επίσημη τιμή συναλλάγματος.

β) Κάθε φορά που ο ναυτικός επιθυμεί την λήψη προκαταβολών σε Ξένα λιμάνια, την πληρωμή ή την κατάθεση χρημάτων στην αλλοδαπή, τα ποσά που θα ζητά σε Ξένο συναλλάγμα θα εκφράζονται στη συνέχεια σε δραχμές με βάση την επίσημη μικρότερη τιμή που αγοράζει ή Τράπεζα της Ελλάδος. Δεδομένου ότι δεν υπάρχει επίσημη τιμή αγοράς για όλα τα νομίσματα ο Πλοίαρχος θα υπολογίζει την ισοτιμία των ξένων νομισμάτων με βάση την επιτόκιο ισοτιμία αυτών προς το δολλάριο. Οι προκαταβολές στην Ελλάδα πραγματοποιούνται σε δραχμές.

γ) Εάν ο ναυτικός δεν επιθυμεί την πληρωμή στο εξωτερικό σε νόμισμα ξένης χώρας στην οποία βρίσκεται το πλοίο, δικαιούται να ζητήσει από τον Πλοίαρχο, εφ' όσον αυτό είναι δυνατό να πληρωθεί με επιταγή εις διαταγήν του ναυτικού ή οποιουδήποτε άλλου προσώπου — με υπόδειξή του — είτε

στην Ελλάδα είτε στο Εξωτερικό, τηρουμένων ως προς την πληρωμήν στην Ελλάδα των νόμων «περί προστασίας του Εθνικού Νομισματος». Η μετατροπή θα γίνεται πάντοτε με βάση την επίσημη μικρότερη τιμή αγοράς της δραχμής προς τα Ξένα νομίσματα της Τραπεζής της Ελλάδος όπως αναφέρεται στην περίπτωση β του παρόντος άρθρου.

δ) Ο Πλοίαρχος μπορεί να παραδώσει στον ναυτικό, αντί μετρητών, επιταγή, εφ' όσον βεβαιούται από την Λιμενική ή Προξενική Αρχή ότι για λόγους συναλλαγματικών δυσχερειών είναι αδύνατη η διάθεση μετρητών.

ε) Δεν αποκλείεται η καταβολή των αποδοχών του ναυτικού στην αλλοδαπή και με οποιοδήποτε άλλο τρόπο που θα συμφωνήσουν οι ενδιαφερόμενοι.

5. Έναρξη και λήξη Μισθοτροφοδοσίας

α) Όταν ο ναυτικός που προσλαμβάνεται είναι υποχρεωμένος να ταξιδέψει για να συναντήσει το πλοίο που θα ναυτολογηθεί ο μισθός του συμπεριλαμβανομένης και της τροφοδοσίας αρχίζει από την ημέρα της αναχώρησής του για ναυτολόγηση.

β) Ναυτικοί που απολύονται από το πλοίο και έχουν δικαίωμα για παλιννόστηση, δικαιούνται μισθό και αντίτιμο τροφής μέχρι της ημέρας αναχώρησής από το λιμάνι απολύσεώς τους.

γ) Στον ναυτικό που αναχωρεί για ναυτολόγηση ή για παλιννόστηση χορηγούνται όλα τα έκτακτα έξοδα από τον Πλοίαρχο ή από το Γραφείο με τη προσκόμιση των σχετικών αποδείξεων.

6. Εισιτήρια Ναυτικών

Οι ναυτικοί δικαιούνται εισιτηρίων ως εξής:

α) Σιδηροδρομικώς:

Οι Άξιωματικοί στην Α θέση και οι λοιποί ναυτικοί στην Β θέση.

β) Αεροπορικώς:

Όλοι οι ναυτικοί, ανεξάρτητα από βαθμό και ειδικότητα στην τουριστική θέση.

γ) Αεροπορικώς:

ι) Προκειμένου για πλοία υπερωκεάνια ή άλλα επιβατηγά που διαθέτουν δύο θέσεις α και τουριστική οι μόνον αξιωματικοί ανεξάρτητα βαθμού και ειδικότητας θα ταξιδεύουν στην Α θέση, οι δε λοιποί ναυτικοί στην τουριστική θέση.

ii) Προκειμένου για πλοία που διαθέτουν καμπίνες Β' θέσεως οι Α' Πλοίαρχοι και οι Α' Μηχανικοί θα ταξιδεύουν στην Α' θέση, οι δε λοιποί αξιωματικοί στην Β' θέση και οι λοιποί ναυτικοί στην τουριστική θέση.

ΑΡΘΡΟ 13ο

ΕΠΙΛΥΣΗ ΣΥΛΛΟΓΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1. Κάθε συλλογική διαφορά μεταξύ των

συμβαλλομένων οργανώσεων που προκύπτει από την εφαρμογή και ερμηνεία των όρων της παρούσης Συλλογικής Συμβάσεως επιλύεται με διαιτησία όπως ορίζει το από 7 Δεκεμβρίου 1956 συμφωνητικό περί συνθέσεως και λειτουργίας των Διαιτητικών Επιτροπών.

2. Υποθέσεις που εισάγονται από μέλη των συμβαλλομένων οργανώσεων στα Πολιτικά Δικαστήρια για τις οποίες εκκρεμεί διαιτησία κατά το δέκατο 1 του παρόντος άρθρου, αναβάλλονται μέχρις εκδόσεως της διαιτητικής αποφάσεως.

ΑΡΘΡΟ 14ο

ΕΠΙΛΥΣΗ ΑΤΟΜΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

1. Ατομικές συμβάσεις ναυτολογήσεως επί των οποίων έχει εφαρμογή ή παρούσα συλλογική σύμβαση, διέπονται αποκλειστικά για κάθε άπατηση από την εργασία ή δικαίωμα του ναυτικού, συμπεριλαμβανομένων και των απαιτήσεων από ασθένεια ή ατύχημα, από την παρούσα συλλογική σύμβαση και τους Έλληνικούς νόμους, εφαρμοζόμενου εν προκειμένω τόνου του άρθρου 238 του Κ.Δ.Ν.Δ. όσον και του άρθρου 83 του Κ.Ι.Ν.Δ. όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 2 του ν. 451/76 και κρίνονται από τις αρμόδιες Έλληνικές Αρχές και τα Έλληνικά Δικαστήρια.

2. Κάθε μέλος των συμβαλλομένων Ναυτεργατικών Οργανώσεων υποχρεούται, όπως και κάθε ζήτημα που θα προκύψει από την εφαρμογή της παρούσης συλλογικής συμβάσεως και έχει σχέση με τους αναφερόμενους σ' αυτή όρους εργασίας και τόν νόμο, να προσφεύγει στην επαγγελματική του οργάνωση ή τους κατά τόπους αντιπροσώπους της Π.Ν.Ο. και να επιδιώκει με τη βοήθεια αυτών την επίλυση του ζητήματος που προκύπτει δια των οικείων ελληνικών λιμενικών ή Προξενικών Αρχών.

3. Συμφωνείται ότι η παράβαση των διατάξεων του παρόντος άρθρου από τον ναυτικό συνιστά παράβαση καθήκοντος.

ΑΡΘΡΟ 15ο

ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

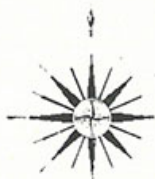
1. Η Συλλογική Σύμβαση αυτή αρχίζει να ισχύει από..... και λήγει την...

2. Η παρούσα Συλλογική Σύμβαση έγινε σε τρία πρωτότυπα. Και αφού υπεγράφη από τα συμβαλλόμενα μέρη ελαβε από ένα η ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ και η ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ, το δε τρίτο θα κατατεθεί για κύρωση στην αρμόδια Υπηρεσία του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας και υπογράφεται ως κατωτέρω:

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

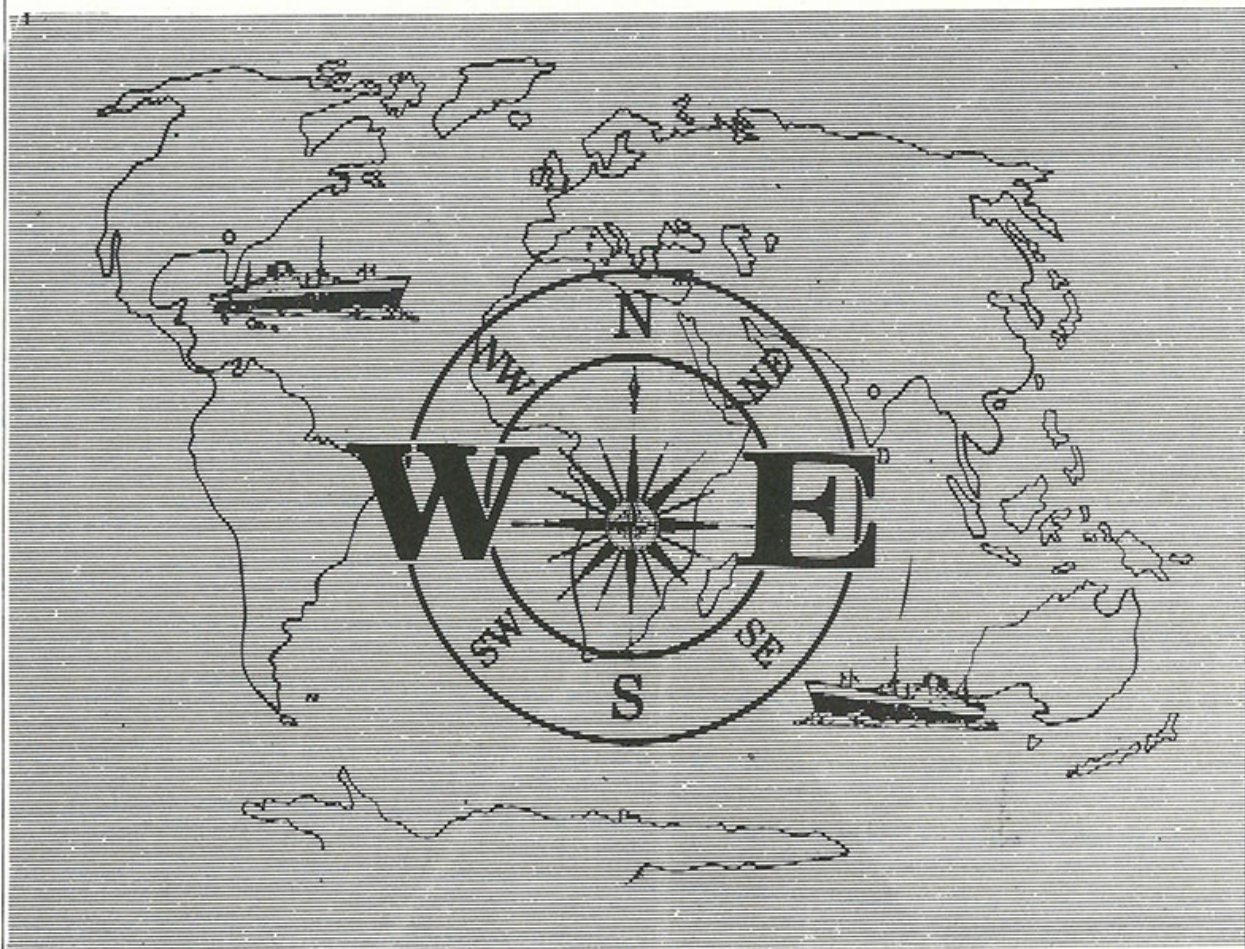
41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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



Hellarabia BUNKERS

Rounding the globe, you'll have access to top quality, efficiency, promptness for all your bunkering needs.



Why not obtain a quotation
from us?? You've got
nothing to loose but...
much to gain.

APPLY NOW TO:
HELLARABIA SHIPPING AND COMMERCIAL CORP. S.A
MARINE BUILDING

1, SKOYZE, PIRAEUS
TEL.: 4183875 - 6, 4521509
-A.O.H.: 2915246
TLXS: 21-3621 ANKO/21-1775 MARE

ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΑΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ

Του κ. Ι. ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ, 'Αρχιπλοίαρχος ε.δ.

Τά στρατιωτικά νοσοκομειακά πλοία, δηλαδή τά πλοία τά όποία έχουν κατασκευασθεί ή διαρρυθμισθεί ειδικά καί άποκλειστικά γιά παροχή βοήθειας στους τραυματίες, άσθενείς καί ναυαγούς, γιά νοσήλεια καί μεταφορά τους, άπολαμβάνουν ειδικών προστατευτικών διατάξεων από τό Διεθνές Δίκαιο. Τοúτο όφείλεται στους έντονους άνθρωπιστικούς λόγους, τους όποιους ίδίως τους τελευταίους αιώνες ή διεθνή κοινωρία έχει επιβάλλει καί τους όποιους τελικά εκφράζει ή σύμβαση της Γενεύης 1949 «περί βελτιώσεως της τύχης των τραυματιών, άσθενών καί ναυαγών των κατά θάλασσα ένόπλων δυνάμεων».

Τά νοσοκομειακά πλοία ή πλωτά νοσοκομεία σε καμμία περίπτωση επιτρέπεται νά άποτελέσουν άντικείμενο επιθέσεως ή νά συλληφθούν, άλλα άπολαμβάνουν πάντοτε σεβασμού καί προστασίας μέ τόν όρο, ότι τά όνόματα, χαρακτηριστικά τους καί γενικά τά στοιχεία εξατομικεύσεως έχουν άνακοινωθεί στον αντίπαλο δέκα ήμέρες πριν άπό τήν χρησιμοποίησή τους.

Τά νοσοκομειακά πλοία, τά όποία χρησιμοποιούνται από εθνικές εταιρίες του 'Ερυθρού Σταυρού, από επισήμως άνεγνωρισμένες εταιρίες βοήθειας ή άπό ούδέτερα Κράτη ή ιδιώτες, χάρουν της ίδιης προστασίας, τήν όποία άπολαμβάνουν καί τά στρατιωτικά νοσοκομειακά πλοία καί εξαίρούνται συλλήψεως, εάν ό έμπόλεμος από τόν όποιον έξαρτώνται, τους έχει άναθέσει έπίσημη άποστολή καί έφ' όσον έτηρήσαν οι περί κοινοποιήσεως διατάξεις.

Τά πλοία αυτά όφείλουν νά φέρουν έγγραφο της άρμόδιας άρχής μέ τό όποίο νά βεβαιώνεται ότι υποβλήθηκαν σε έλεγχο της, κατά τόν έξοπλισμό καί άπαρση.

Η προστασία πού προαναφέραμε παρέχεται σε νοσοκομειακά πλοία κάθε χωρητικότητας καί άνεξάρτητα της θάλασσας περιοχής, στην όποία πλέουν καί ένεργούν. Συνιστάται πάντως από τή διεθνή σύμβαση, ή χρησιμοποίηση πλοίων έκτοπίσματος άνω των 2.000 τόννων, γιά πλόες στο άνοικτό πέλαγος καί σε σχετικά μεγάλες άποστάσεις.

Κάθε νοσοκομειακό πλοίο, τό όποίο βρίσκεται μέσα σε λιμάνι πού περιέρχεται στα χέρια του έχθρου, δικαιούται νά άποπλεύσει από εκεί τό συντομότερο.

Τά νοσοκομειακά πλοία άπαγορεύεται νά χρησιμοποιούνται γιά ναυτικές έπιχειρήσεις, ή νά τίς παρεμποδίζουν καί ύπόκεινται σε νηοψία από τους αντίπα-

λους, στο πλαίσιο της όποιας μπορούν νά διαταχθούν από αυτούς σε έκτροπή πλοΰ ή σε περιορισμούς ως προς τίς τηλεπικοινωνίες ή νά ύποχρεωθούν νά δεχθούν έπίτροπο γιά τήν έξασφάλιση αυτών των περιορισμών ή νά κρατηθούν έπτά τό πολύ ήμέρες, εάν ή κρίσιμότητα των έπιχειρήσεων ή άλλων περιστάσεων τό άπαιτεί. Οι έμπόλεμοι έχουν έξ άλλου τό δικαίωμα νά τοποθετήσουν έπάνω στα νοσοκομειακά πλοία τους παρατηρητές γιά τήν τήρηση των όρων της διεθνούς συμβάσεως.

Τά έμπορικά πλοία, τά όποία έχουν μετατραπεί σε νοσοκομειακά δέν μπορούν νά χρησιμοποιηθούν γιά άλλο σκοπό, όσο διαρκούν οι έχθροπραξίες.

Η προστασία των νοσοκομειακών πλοίων παύει μόνο άν γίνει χρήση τους κατά τρόπο, πού αντίκειται στα άνθρωπιστικά τους καθήκοντα καί γιά ζημία του έχθρου. Η παύση γίνεται κατόπιν προειδοποιήσεως, όταν αυτή είναι από τίς περιστάσεις δυνατή, κατά τήν όποία τίθεται καί εύλογη προθεσμία περί συμμορφώσεως.

Επιτρέπεται ή όπλοφορία από τό προσωπικό των νοσηλευτικών πλοίων γιά άτομική προστασία ή των άσθενών καί τραυματιών, ή μεταφορά φορητών όπλων καί πυρομαχικών, τά όποία άνήκαν στους τραυματίες, άσθενείς καί ναυαγούς, γιά παράδοση τους στην άρμόδια έμπόλεμη άρχή. Επιτρέπεται έπίσης, ή μεταφορά ύγειονομικού ύλικού καί προσωπικού γιά άνάγκες πλέον των συνήθων, καθώς καί ή παροχή άναλόγων ύπηρεσιών σε πολλίτες άσθενείς τραυματίες ή ναυαγούς.

Τά νοσομειακά πλοία πρέπει νά φέρουν όρισμένα διακριτικά άναγνωρίσεως καί ειδικότερα πρέπει όλες οι έξωτερικές τους επιφάνειες νά είναι λευκές. Ένας ή περισσότεροι σταυροί βαθέως έρυθρού χρώματος καί όσο τό δυνατό σε μεγαλύτερο σχήμα ή ή έρυθρή ήμισέληνος ή ό έρυθρός λέοντας μέ ήλιο έπάνω σε λευκό χρώμα πρέπει νά σχεδιάζονται έπάνω σε κάθε πλευρά του σκάφους, άνάλογα μέ τήν έθνικότητά του, καθώς καί έπάνω στις όριζόντιες επιφάνειες, κατά τρόπο ώστε νά έξασφαλίζεται ή καλύτερη δυνατή όρατότητα από άέρος καί θαλάσσης.

Όλα τά νοσοκομειακά πλοία άναγνωρίζονται καί μέ ύψωση της έθνικής τους Σημαίας καί έπί πλέον εάν άνήκουν σε ούδέτερο Κράτος, της Σημαίας του έμπόλεμου στην ύπηρεσία του όποιου έχουν τεθεί. Λευκή Σημαία μέ έ-

ρυθρό σταυρό πρέπει νά κυματίζει όσο τό δυνατό ψηλότερα έπάνω στο μεγάλο ιστό.

Οί ναυαγωσωτικές λέμβοι των νοσοκομειακών πλοίων, οι παράκτιες ναυαγωσωτικές λέμβοι καί όλα τά πλοίαρία, τά όποία χρησιμοποιούνται από τήν 'Υγειονομική 'Υπηρεσία, πρέπει νά έχουν λευκό χρώμα μέ όρατό βαθύχρουν έρυθρό σταυρό ή έρυθρή ήμισέληνος ή έρυθρό λέοντα καί ήλιο έπάνω σε λευκό χρώμα.

Τή νύκτα ή σε περίοδο κακής όρατότητας, όφείλουν τά νοσοκομειακά πλοία νά παίρνουν, μέ τή συγκατάθεση του έμπολέμου, στη δύναμη του όποιου άνήκουν, τά άναγκαία μέτρα, ώστε τό χρώμα καί τά διακριτικά τους σήματα νά είναι φανερά.

Ανάλογα διακριτικά, πρέπει νά φέρουν οι Σημαίες, τό ύγειονομικό προσωπικό σε περιβραχιόνια καί τό ύγειονομικό ύλικό. Η πρόβλεψη αυτή είναι άπαραίτητη, διότι τό διεθνές Δίκαιο όρίζει, ότι τό θρησκευτικό, ίατρικό καί νοσοκομειακό προσωπικό των νοσοκομειακών πλοίων, καί τό πλήρωμα τους άπολαμβάνουν σεβασμού καί προστασίας. Δέν επιτρέπεται δηλαδή ή σύλληψη τους όταν τελούν στην ύπηρεσία των νοσοκομειακών πλοίων, είτε ύπάρχουν τραυματίες καί άσθενείς, είτε όχι. Τό προσωπικό αυτό, εάν πέσει στα χέρια του αντίπαλου, μπορεί νά συνεχίσει τήν έκτέλεση των καθηκόντων του γιά τήν περίθαλψη των τραυματιών καί άσθενών καί νά επαναπαρτίζεται, όταν ό άρχηγός της δυνάμεως υπό τήν έξουσία του όποιου περιήλθε κρίνει τοúτο δυνατό. Κατά τό διάστημα της κρατήσεώς του άπολαμβάνει σεβασμού καί προστασίας έπίσης.

Προστασίας άπολαμβάνουν καί οι νοσοκομειακές καί ύγειονομικές έγκαταστάσεις μόνιμες ή κινητές, οι όποιες βρίσκονται στην άκτή, από βομβαρδισμό ή άλλη ένέργεια από τή θάλασσα, καθώς καί τά έμπορικά πλοία γιά μεταφορά ύγειονομικού ύλικού, πού προορίζεται άποκλειστικά γιά άσθενείς καί τραυματίες των ένόπλων δυνάμεών του, έφ' όσον όμως ή ναύλωση καί τό δρομολόγιο πλοΰ έχει κοινοποιηθεί στον αντίπαλο καί έγκριθεί από αυτόν. Στην τελευταία αυτή περίπτωση, ό αντίπαλος διατηρεί τό δικαίωμα νηοψίας του πλοίου, άλλα δέν έχει δικαίωμα συλλήψεως ή κατασχέσεως του πλοίου καί του ύγειονομικού φορτίου, έφ' όσον ή μεταφορά είναι σύμφωνη μέ τίς προϋποθέσεις πού προαναφέραμε.

Οι εξελίξεις και προοπτικές της Έλληνικής Οικονομίας

Σύμφωνα με την έκθεση του Διοικητή της Τραπέζης Ελλάδος κ. Δ. Χαλικιά, οι κύριες εξελίξεις της οικονομίας το 1984 και οι προοπτικές της για το 1985 έχουν ως εξής:

Η ελληνική οικονομία, μετά από μία παρατεταμένη περίοδο στασιμότητας, παρουσίασε το 1984 ανάκαμψη. Το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν αυξήθηκε, σε σταθερές τιμές, κατά 2,8%. Η αντίστοιχη αύξηση ήταν 2,4% στις χώρες της ΕΟΚ. Η οικονομική ανάκαμψη συνδυάστηκε με επιβράδυνση του πληθωρισμού και με περιορισμένη, σε σύγκριση με το 1983, αύξηση της ανεργίας, ενώ το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών διαμορφώθηκε σε επίπεδο λίγο υψηλότερο από το προβλεπόμενο.

Η αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος στηρίχθηκε, από την πλευρά της δαπάνης, στην άνοδο της εξωτερικής ζήτησης για βιομηχανικά κυρίως προϊόντα και της ιδιωτικής κατανάλωσης. Έπεκτατική επίδραση άσκησε και ο δημόσιος τομέας, του οποίου τόσο οι καταναλωτικές όσο και οι επενδυτικές δαπάνες σημείωσαν σημαντική αύξηση. Αντίθετα, αρνητική επίδραση στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν άσκησε η διεύθυνση εισαγωγών. Εξάλλου, από την πλευρά της προσφοράς, στην αύξηση του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος συνέβαλαν και οι τρεις τομείς της οικονομίας. Ειδικότερα, θετική εξέλιξη αποτελεί η ανάκαμψη στο μεταποιητικό τομέα — τόνις περισσότερο ευαίσθητο σε συγκυριακές επιδράσεις — που είχε εμφανίσει και τη σοβαρότερη κάμψη τα τελευταία χρόνια, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η ώθηση προήλθε κατά το μεγαλύτερο μέρος από την άνοδο των εξαγωγών.

Η άνοδος της αγροτικής παραγωγής το 1984 εκτιμάται σε 8% και οφείλεται όχι μόνο στην επάνοδο των στρεμματικών αποδόσεων σε όμαλότερα επίπεδα, μετά την κάμψη τους εξαιτίας των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικράτησαν το 1983, αλλά κατά σημαντικό μέρος και στην αναδιάρθρωση των καλλιεργειών.

Η αύξηση της παραγωγής του τομέα της μεταποίησης προήλθε από τις κατηγορίες των άμεσα καταναλωτικών και των κεφαλαικών αγαθών, η κύρια δε προωθητική επίδραση προήλθε, όπως αναφέρθηκε, από την εξωτερική ζήτηση, ενώ η έσωτερική ζήτηση, παρά το γεγονός ότι εμφάνισε σημεία ανάκαμψης, επηρέασε σε μικρότερο βαθμό την άνοδο της παραγωγής του τομέα της μεταποίησης.

Η κάμψη των επενδύσεων πάγιου κεφαλαίου στο 1984 εντοπίζεται κυρίως στις επενδύσεις σε κατοικίες και μεταφορικά μέσα. Αντίθετα, οι επενδύσεις στον αγροτικό τομέα σημείωσαν σημαντική άνοδο, οι δε επενδύσεις στη μεταποίηση άρχισαν να εμφανίζουν ανάκαμψη, η οποία προβλέπεται να συνεχιστεί κατά το τρέχον έτος. Αυτό προκύπτει από το ότι οι εγκρίσεις για την υπαγωγή επιχειρηματικών επενδύσεων στις διατάξεις του Ν. 1262/82, ο οποίος πρόσφατα τροποποιήθηκε προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης των αναπτυξιακών κινήτρων, παρουσίασαν σημαντική αύξηση στη διάρκεια του 1984 τόσο σε αριθμό όσο και σε αξία, ενώ στους τελευταίους μήνες του 1984 εμφάνισαν άνοδική τάση και οι εισαγωγές μηχανημάτων.

Στην αγορά εργασίας σημειώθηκε σχετική βελτίωση το 1984. Ειδικότερα, σημειώθηκε μεταστροφή της πτωτικής πορείας της απασχόλησης στον τομέα της μεταποίησης, ενώ ο ρυθμός ανόδου της ανεργίας παρουσίασε επιβράδυνση.

Συνεχίστηκε και στο 1984 η επιβράδυνση του ρυθμού ανόδου των τιμών. Η μέση αύξηση του δείκτη τιμών καταναλωτή ήταν 18,5%, δηλαδή περίπου στο προβλεπόμενο επίπεδο από την κυβέρνηση.

Σχετικά με το ισοζύγιο πληρωμών, παρατηρείται ότι ευνοϊκή εξέλιξη παρουσίασε και κατά το 1984 το εμπορικό ισοζύγιο, παρά τις αυξημένες πληρωμές για εισαγωγές καυσίμων. Η βελτίωση οφείλεται στην άνοδο των εξαγωγών με ρυθμό υπερδιπλάσιο από τον αντίστοιχο ρυθμό αύξησης των πληρωμών για εισαγωγές. Είναι αξιοσημείωτο ότι στα

τελευταία χρόνια σημειώθηκε μεταστροφή της μακροχρόνιας αυξητικής τάσης του εμπορικού ελλείμματος. Πρόκειται για θετική εξέλιξη, που υποδηλώνει ότι έχει αρχίσει, με βραδύ έστω ρυθμό, κάποια προσαρμογή στο ισοζύγιο πληρωμών. Το πρόβλημα του ισοζυγίου πληρωμών εντοπίζεται στις άδελφες συναλλαγματικές συναλλαγές.

Τό συμπέρασμα που προκύπτει από τις πιο πάνω γενικές διαπιστώσεις είναι ότι, παρά την πρόοδο που έχει σημειωθεί, εξακολουθούν να είναι σοβαρά και δυσχερή τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα. Ο πληθωρισμός, παρά το ότι έχει σημειώσει υποχώρηση τα τελευταία χρόνια, εξακολουθεί να είναι υψηλός και οι πληθωριστικές πιέσεις από την πλευρά του κόστους ισχυρές. Το έλλειμμα του δημόσιου τομέα διατηρείται σε υψηλά επίπεδα και η χρηματοδότησή του απορροφά μεγάλο μέρος των διαθέσιμων χρηματοδοτικών πόρων, ενώ συνεχίζεται για δέκα περίπου χρόνια η χαλαρότητα των άμεσα παραγωγικών επενδύσεων. Τέλος, το έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών διατηρείται σταθερά, από το 1979, σε υψηλά επίπεδα, τόσο ως απόλυτο μέγεθος όσο και ως ποσοστό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος. Παρά τις αντικειμενικές όμως αυτές δυσχερείες, υπάρχουν θετικές εξελίξεις στην οικονομία οι οποίες σε συνδυασμό με τις προοπτικές που διαγράφονται για το 1985 και τα επόμενα έτη, δείχνουν ότι σημειώνεται βαθμιαία πρόοδος προς την κατεύθυνση της σταθεροποίησης της οικονομίας και την προώθηση των αναγκών μεταβολών στην οικονομική δομή της χώρας.

Τό πρόβλημα του ισοζυγίου πληρωμών

Τό ισοζύγιο πληρωμών αποτελεί τόν κύριο περιοριστικό παράγοντα στην άσκηση οικονομικής πολιτικής. Σημειώσε απότομη χειροτέρευση άμέσως μετά την πρώτη ενεργειακή κρίση του 1973, με συνέπεια τό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών νά φτάσει κατά τό έτος εκείνο τό 7,3% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος. Στα επόμενα χρόνια τό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών βαθμιαία υποχώρησε, κυρίως μετά την άνοδο των άδελφών συναλλαγματικών εισπράξεων από τό μέσα της δεκαετίας του 1970, γιά νά περιοριστεί τό 1978 στό 3% περίπου του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος. Μετά όμως τή δεύτερη ενεργειακή κρίση του 1979, τό έλλειμμα τρεχουσών συναλλαγών περίπου διπλασιάστηκε: από 958 εκατ. δολάρια τό 1978 έφτασε τό 1.881 εκατ. δολάρια στό 1979 καί διατηρήθηκε σε ύψηλά επίπεδα στό επόμενα χρόνια. Σε απόλυτο μέγεθος κυμάνθηκε μεταξύ 1,9 καί 2,4 δισεκ. δολάρια καί ως ποσοστό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος μεταξύ 4,9% καί 6,9%.

Η επιδείνωση του ισοζυγίου πληρωμών εντοπίζεται στις άδελφες συναλλαγές, τό πλεόνασμα των οποίων μειώθηκε μεταξύ



ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

‘Ανακοινώνουμε προς τούς κ.κ. Έφοπλιστάς, φίλους καί συνεργάτας δ-τι ή ναυτιλιακή κρίση μās αναγκάζει νά μεταφερθούμε στην παρακάτω διεύθυνση, ενώ παράλληλα διατηρούμε τήν αποθήκη τράνζιτο του ΟΛΠ.

ΝΕΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: Ίωάννου Ζερβού 10 — 153 00 ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 6393731 - 6393503 — Α.Ο.Η. 0221-98710

ΤΕΛΕΞ: 24-4085 MZ GR

ΤΑΧΥΔΡ. ΘΥΡΙΣ: 802 49 Πειραιάς

του 1980 και του 1984 και 1.396 εκατ. δολάρια. Τα αίτια της κάμψης των δόσεων πόντων πρέπει να αναζητηθούν κατά κύριο λόγο στο διεθνές οικονομικό περιβάλλον, που άσκει δυσμενείς επιδράσεις όχι μόνο στις άδελφες συναλλαγματικές εισπράξεις, αλλά και στην ιδιωτική εισροή κεφαλαίων.

Κατευθύνσεις της Οικονομικής Πολιτικής

Στό 1984 σημειώθηκαν αποκλίσεις ορισμένων βασικών μακροοικονομικών μεγεθών από τους στόχους που είχαν τεθεί. Ειδικότερα, οι καθαρές δανειακές ανάγκες της Κεντρικής Διοίκησης ανήλθαν στο 12,6% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος, ενώ οι καθαρές δανειακές ανάγκες του δημόσιου τομέα διαμορφώθηκαν στο 15,5% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος. Παράλληλα, η προσφορά χρηματος με την ευρεία έννοια (M3) αυξήθηκε με ρυθμό 29,4%.

Οι αποκλίσεις αυτές, αν και όφειλονται εν μέρει σε συγκυριακά αίτια και σε αναγκαία θεσμικά μέτρα, επιβάλλουν την αναπροσαρμογή των μακροοικονομικών στόχων και την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των μέσων πολιτικής. Η αναπροσαρμογή των οικονομικών στόχων και της στρατηγικής για την επίτευξη τους πρέπει να αποβλέπει από το ένα μέρος στην επιτάχυνση του ρυθμού σταθεροποίησης της οικονομίας και από το άλλο στην αντιμετώπιση των διαρθρωτικών αδυναμιών της.

Είναι σκόπιμη η επανεξέταση του συστήματος των κρατικών παρεμβάσεων και ρυθμίσεων, με επιδίωξη να εξασφαλιστεί αποτελεσματική λειτουργία του μηχανισμού της αγοράς, να απελευθερωθούν οι δυνάμεις του ανταγωνισμού και να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των αναπτυξιακών κινήτρων. Ειδικότερα, όσο αφορά στην πολιτική τιμών, η έμφαση είναι σκόπιμη να δοθεί στην εξουδετέρωση της κατάχρησης μονοπωλιακής δύναμης.

Νομισματικά και Πιστωτικά Μεγέθη

Τα βασικά νομισματικά και πιστωτικά μεγέθη αυξήθηκαν με ταχύτερους ρυθμούς το 1984, σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Η νομισματική κυκλοφορία αυξήθηκε κατά 17,1% το 1984, σε σύγκριση με 14,1% το 1983, 15,2% το 1982 και 24,3% το 1981. Έξω, η προσφορά χρήματος με την ευρεία έννοια (τό M3, που περιλαμβάνει τη νομισματική κυκλοφορία, τις ιδιωτικές καταθέσεις σε δραχμές και τις καταθέσεις όψεως των δημόσιων οργανισμών και επιχειρήσεων) αυξήθηκε κατά 29,4% το 1984, ενώ οι αν-

τίστοιχοι ρυθμοί αύξησης ήταν 20,39 το 1983, 29% το 1982 και 34,7% το 1981. Τέλος, η αύξηση της συνολικής εγχώριας πιστωτικής επέκτασης (πρό το δημόσιο και ιδιωτικό τομέα) ήταν 28,9% το 1984, σε σύγκριση με 25,3% το 1983, 31,9% το 1982 και 39,3% το 1981.

Από την πλευρά της ζήτησης κεφαλαίων, οι καθαρές δανειακές ανάγκες του δημόσιου τομέα, σε ταμειακή βάση, διαμορφώθηκαν στο 15,5% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος και συγκρίνονται με αντίστοιχα ποσοστά 11,5% το 1983, 12,9% το 1982 και 14,8% το 1981. Σημειώνεται ότι το ύψηλοτερο έλλειμμα της κεντρικής διοίκησης στο 1984 όφειλεται σε τρεις κυρίως παράγοντες που δεν είχαν προβλεφθεί όταν υποβλήθηκε ο προϋπολογισμός στη Βουλή το Νοέμβριο του 1983: (α) Το υψηλότερο κόστος για την εξυπηρέτηση του δημόσιου χρέους που προέκυψε από την αύξηση των επιτοκίων των εντοκων γραμματίων το Φεβρουάριο του 1984. (β) Τη σημαντικά μεγαλύτερη, σε σχέση με τις προβλέψεις του προϋπολογισμού, άνοδο του δολαρίου κατά τη διάρκεια του 1984, η οποία επιβάρυνε το κόστος για εξυπηρέτηση του εξωτερικού χρέους του Δημοσίου. (γ) Το αυξημένο έλλειμμα από τη διαχείριση πετρελαιοειδών, που όφειλεται στην άνατιμηση του δολαρίου σε συνδυασμό με τη διατήρηση αμετάβλητης της τιμής διάθεσης.

Οι τραπεζικές πιστώσεις προς τον ιδιωτικό τομέα αυξήθηκαν με ρυθμό 20,7% έναντι στόχου 18% και ρυθμού 17,5% που πραγματοποιήθηκε το 1983.

Πολιτική Έπιτοκίων

Συνεχίστηκε και το 1984 η πολιτική που άρχισε να εφαρμόζεται από το 1982 για την απλοποίηση και εκλογίκευση της διάρθρωσης των επιτοκίων και τη βαθμιαία καθιέρωση θετικών πραγματικών επιτοκίων.

Από τις 15 Φεβρουαρίου 1984, αυξήθηκαν τα επιτόκια των τραπεζικών καταθέσεων κατά 1-1,5 ποσοστιαίες μονάδες. Ειδικότερα, το επιτόκιο των καταθέσεων ταμειωτηρίου στις εμπορικές τράπεζες αυξήθηκε από 13,5% σε 15% των κοινών προθεσμιακών καταθέσεων από 14,5 - 15,5% σε 15,5 - 16% και των ειδικών προθεσμιακών καταθέσεων για ποσά μέχρι 1.000.000 δρχ. από 16-17% σε 17-18%. Επίσης αυξήθηκε το επιτόκιο των καταθέσεων των οργανισμών κοινωνικής ασφάλισης από 11,5% σε 15%. Παράλληλα, αυξήθηκαν τα επιτόκια των εντοκων γραμματίων κατά 2,75 ποσοστιαίες μονάδες, με αποτέλεσμα το κόστος δανεισμού του Δημοσίου να φτάσει σε 17,5% - 18%.

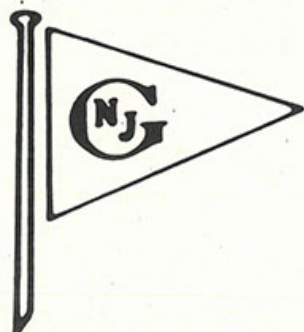
Τράπεζες και Νέες Δραστηριότητες

Μετά τις προσαρμογές που έγιναν στο σύστημα των πιστωτικών κανόνων, οι τράπεζες έχουν σήμερα την ικανότητα και οφείλουν να αναπτύξουν ευρύτερες πρωτοβουλίες για τη χρηματοδότηση της ανάπτυξης και άλλων, εκτός από τη μεταποίηση, οικονομικών τομέων και δραστηριοτήτων που, κάτω από τις σημερινές εσωτερικές και διεθνείς οικονομικές συνθήκες, μπορούν να συμβάλουν στην οικονομική πρόοδο της χώρας και στην ενίσχυση του ισοζυγίου πληρωμών.

Το συμπέρασμα είναι ότι η απλούστευση και εκλογίκευση των πιστωτικών κανόνων, η ενοποίηση των επιτοκίων και το άνοιγμα του τραπεζικού συστήματος σε νέες κατηγορίες εργασιών και πελατών επιτρέπουν στις τράπεζες να παίξουν σημαντικό ρόλο στη στήριξη της οικονομικής ανάκαμψης και στην προώθηση των αναγκαίων μεταβολών στη δομή της οικονομίας. Ο ρόλος των τραπεζών είναι βασικός, γιατί αποτελούν τον κύριο άξονα μέσω του οποίου διοχετεύεται στην οικονομία ένα πολύ υψηλό ποσοστό των ιδιωτικών αποταμιεύσεων. Οι τράπεζες έχουν άρχισι να αξιοποιούν, άλλες περισσότερο και άλλες λιγότερο, τις δυνατότητες που τους παρέχονται. Πρέπει όμως να κινηθούν με πολύ ταχύτερους ρυθμούς. Όφειλουν να αναδείξουν ικανά στελέχη και να αναπτύξουν κατάλληλους μηχανισμούς που θα τους επιτρέψουν να αξιολογούν τις επενδυτικές προτάσεις που τους υποβάλλονται για χρηματοδότηση, ώστε να βαρύνουν λιγότερο, απ' ό,τι γίνεται μέχρι τώρα, οι εμπράγματα ασφάλειες στην επιλογή των χρηματοδοτήσεων τους. Η μετάθεση του κύριου βάρους στην εκτίμηση των προοπτικών και των οικονομικών δυνατοτήτων των χρηματοδοτούμενων επιχειρήσεων είναι προς το συμφέρον της οικονομίας, αλλά και των ίδιων των τραπεζών, γιατί η πείρα έχει αποδείξει ότι οι εμπράγματα ασφάλειες δεν παρέχουν επαρκή εχέγγυα για την επανεισπραξη των δανείων. Παράλληλα, αντί να περιορίζονται στην ικανοποίηση της ζήτησης για πιστώσεις, οι τράπεζες οφείλουν να παίξουν ενεργότερο ρόλο στην ενθάρρυνση και προώθηση νέων επιχειρηματικών πρωτοβουλιών.

Τέλος, είναι έργο ιδίως των αναπτυξιακών τραπεζών, παράλληλα με την ενθάρρυνση και τη δανειακή στήριξη ιδιωτικών επιχειρηματικών επενδύσεων, να αναλάβουν πρωτοβουλίες για την κάλυψη του επενδυτικού κενού σε τομείς που είναι βασικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη, τους οποίους η ιδιωτική πρωτοβουλία αδυνατεί ή δεν δέχεται ενδιαφέρον να αναπτύξει.

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

BALKANFRACHT

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΛΛΑΡΟΣ

Ο Έλληνικός Ναυλομεσιτικός Οίκος
μέ την Διεθνή 'Ακτινοβολία και Έμπιστοσύνη

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

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

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



ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Οί λιμενεργάτες του Σίδνεϋ

Οί ξένοι έφοπλιστάι έκτιμούν ότι τό λιμάνι του Σίδνεϋ δέν παρουσιάζει συνθήκες λειτουργίας ίκανοποιητικές ώστε νά τό χρησιμοποιούν ως λιμάνι προσεγγίσεως των πλοίων κοντέινερς τής τετάρτης γενεάς μεταφορικής ίκανότητας 4.000 EVP. 'Η δυσπιστία αυτή κατά του μεγάλου αυστραλιανού λιμένας όφείλεται στη συχνότητα των κοινωνικών διενέξεων των λιμενεργατών και υπάρχει κίνδυνος οί μεγάλες έφοπλιστικές εταιρίες κοντέινερς όπως ή USL και ή 'Ε-βρυκρην νά μή περιλαμβάνουν πλέον τό Σίδνεϋ στά δρομολόγια τους.

Οί διαπιστώσεις αυτές προέρχονται από τόν ίδιο τόν γραμματέα τής 'Ομοσπονδίας λιμενεργατών, ό όποιος ισχυρίζεται ότι άπόκειται στην Κυβέρνηση νά δημιουργήσει ίκανοποιητικούς και υγιεινούς όρους εργασίας για τούς λιμενεργάτες ώστε νά βελτιωθεί ή κατάσταση και νά άποτραπεί ό παραπάνω κίνδυνος.

'Αντιθέτως ό επί των λιμένων 'Υπουργός έδήλωσε ότι κατά τό διάστημα του τελευταίου του ταξιδίου στό έξωτερικό δέν απέκόμισε τέτοια έντύπωση έκ μέρους του διεθνούς έφοπλισμού. Καί προσέθεσε ότι τό Σίδνεϋ διαθέτει έγκαταστάσεις χειρισμού και διαμετακομίσεως φορτίων λογιζόμενες μεταξύ των άποδοτικότερων και πλέον έκσυγχρονισμένων του αυστραλιανού ήμισφαιρίου.

BRAZILIA

Σημαντικές παραγγελίες

'Η 'Εμπορική και Ναυτιλιακή 'Εταιρία (CCN) πού είναι ή μεγαλύτερη ιδιωτική ναυπηγική εταιρία τής χώρας, πέτυχε τήν έκ μέρους τής εθνικής πετρελαϊκής εταιρίας Petrobras παραγγελία δύο δεξαμενοπλοίων

των 55.000 τον. d.w. συνολικής άξίας 132 έκατ. δολλαρίων, εξασφαλίζοντας έτσι τήν ά-πασχόληση των 3.200 εργατών τής περιοχής Μάουα μέχρι τό 1988. Τά έν λόγω πλοία προορίζονται για μεταφορές άκαθάρτου πετρελαίου και προϊόντων πετρελαίου και θά είναι παραδοτέα μέχρι τέλους 1987.

'Εξάλλου ή CCN περιμένει ακόμα τήν τελική έγκριση των 'Αρχών για τήν ναυπήγηση ενός ρό-ρό των 10.000 τον. d.w. για λογαριασμό τής Βραζιλιανής εταιρίας Global και ενός άλλου των 7.000 τον. d.w. για λογαριασμό τής επίσης Βραζιλιανής εταιρίας Comar.

Οί άνωτέρω βέβαιες ή ένδεχόμενες παραγγελίες θεωρούνται σωτήριες για τήν CCN ή όποια αντιμετώπιζει δικαστικούς άγώνες για τήν πληρωμή μεγάλων χρεών. 'Εναντιον μιάς των θυγατρικών εταιριών της, τής Estaleiro Maua υπάρχουν άπαιτήσεις για 8,3 έκατομ. δολ. τής Τραπεζής Χόγκ Κόγκ και Σαγκάης και 8,3 έκατομ. δολ. τής Banco Interatlantico.

Σέ άνάλογη θέση βρίσκονται και τά άλλα Βραζιλιανά ναυπηγεία, τά όποια ισχυρίζονται ότι ή εϋθύνη τής άποπληρωμής άνήκει στην Κυβέρνηση. Στο μεταξύ τό νέο 'Υπουργείο Μεταφορών ζήτησε τήν έρευνα τής ύποθέσεως από μιά άνεξάρτητη φήρμα έμπειρογνωμόνων, ένω ή Γερουσία τής χώρας συνεχίζει τίς άκροάσεις των αντιπροσώπων τής Synamam πού εϋθύνεται για τήν εγγύηση των δανείων προς τή ναυπηγοιοιομηχανία.

ΓΑΛΛΙΑ

Κρουαζιερόπλοιο για τήν «Royal Caribbean»

Τό μεγαλύτερο και άκριβότερο κρουαζιερόπλοιο, χωρητικότητας 70.000 τον. γκρός και άξίας 175 έκατ. δολλαρίων άπεφάσισε νά ναυπηγήσει ή «Royal Caribbean Line» στά γαλλικά ναυπηγεία του 'Ατλαντικού. Τό τε-

ράστιο σκάφος θά έχει μεταφορική ίκανότητα 2.500 έπιβατών και μετά τήν ολοκλήρωση τής κατασκευής του, περί τά τέλη του 1987, θά δρομολογηθεί σε κρουαζιέρες στη Καριβική ύψώνοντας λιβεριανή σημαία και χρησιμοποιώντας νορβηγικό πλήρωμα.

Σέ μέγεθος τό παραγγελθέν κρουαζιερόπλοιο μπορεί νά συγκριθεί μόνο με τό «Norway» χωρητικότητας 70.200 τον. γκρός, πού δέν είναι άλλο από τό παλαιό ύπερωκεάνιο «France» τό όποιο μετά εύρεία μετασκευή μπορεί νά μεταφέρει 1.800 έπιβάτες.

'Ως γνωστόν ή «Royal Caribbean Line» διαθέτει σήμερα ένα στόλο τεσσάρων κρουαζιεροπλοίων υπό νορβηγική σημαία, ένω βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις για τή ναυπήγηση και ενός ακόμη πλοίου με ναυπηγεία τής Σουηδίας, Φινλανδίας και τής Γαλλίας.

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Τά ναυπηγεία τής Βρέμης

Τά τρία ναυπηγεία τής Βρέμης και του Μπρεμενχάβεν, δηλαδή τό Vulkan, τό Loyd Werft και τό Unterweser, προσφέρουν σήμερα τή μεγαλύτερη παραγωγική ίκανότητα τής γερμανικής ναυπηγοιοιομηχανίας, ξεπερνώντας τά ναυπηγικά συγκροτήματα του Κιέλου και του 'Αμβούργου. Κατά τούς είδικούς τά τρία άνωτέρω ναυπηγεία, τά όποια εξακολουθούν νά εργάζονται άνεξάρτητα, αντιπροσωπεύουν τό 60% τής ναυπηγικής παραγωγικότητας τής Βρέμης.

Τό Bremer - Vulkan εφάρτετο ότι είχε άποκτήσει και τό Loyd Werft τόν 'Ιανουάριο του 1984, όποτε είχε άποτύχει τό σχέδιο μιάς εύρύτερης συγχωνεύσεως των ναυπηγείων τής Βρέμης. 'Εξάλλου εφέτος τό φθινόπωρο τό Bremer Vulkan θά αγοράσει τό ναυπηγείο Unterweser αντί του συμβολικού τιμήματος του ενός μάρκου, χωρίς όμως από τήν άγορά αυτή νά επέλθει συγχώνευση, δεδομένου ότι τό δεύτερο θά συνεχίσει νά είναι κύριος των ύποθέσεών του. 'Ο σκοπός τής συμφωνίας φαίνεται ότι είναι πρώτον μέν ή αύξηση των χρηματοδοτικών πηγών πού θά επιτρέψουν μιά εύρύτερη στρατηγική και δεύτερον ή κατάπαυση του άσκοπου άνταγωνισμού μεταξύ των τριών αυτών ναυπηγείων.

Σημειούται ότι ή πόλη τής Βρέμης είναι κατά σημαντικό μέρος ιδιοκτήτρια των ναυπηγείων Vulkan και Unterweser. Τό ιέρος αυτό απέκτησε κατόπιν τής οικονομικής βοήθειας τήν όποια παρέσχε στά έν λόγω ναυπηγεία κατά τήν πρό έτών μεγάλη οικονομική δυσχέρεια που αντιμετώπισαν.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING AND AVIATION AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING AND FORWARDING AGENTS

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

ΙΑΠΩΝΙΑ**Άγοραπωλησίες δεξαμενοπλοίων**

Παρά την πώληση αριθμού VLCC του στόλου της ή «Japan Line» δεν κατόρθωσε να περιορίσει το έλλειμμα του προϋπολογισμού της που έφθασε τα 77,5 εκατ. δολάρια για το 1984, και αναγκάζεται τώρα να απενεργοποιήσει έννέα υπερδεξαμενόπλοιά της. Δύο από τα σκάφη προορίζονται για διάλυση, ένα θα ακυρώσει το ναυτολοσύμφωνό του και έξι θα παροπλισθούν. 'Ακόμη αρκετά από τα μικρότερα τάνκερς της εταιρείας θα αποσυρθούν με πιθανή προοπτική την διάθεσή τους στην αγορά. 'Ο στόλος της εταιρείας αποτελείται από 29 υπερδεξαμενόπλοια, από τα οποία 10 είναι χρονοναυλωμένα για μεταφορές πετρελαίου, τρία χρησιμοποιούνται για αποθήκευση πετρελαίου και τα υπόλοιπα άργουν.

Από την άλλη πλευρά η «Nippon Yusen (NYK)» προχώρησε στην αγορά τριών ηλικομένων δεξαμενοπλοίων της «Texaco» με συνολικό κόστος αγοράς 42,2 εκατ. δολαρίων. Το υψηλό κόστος αγοράς παρά την ηλικία των πλοίων, δικαιολογείται λόγω της χρονοναυλώσεως τους για 6-9 χρόνια, μέχρι το τέλος δηλαδή της αποδοτικής τους ζωής. Πρόκειται για τα σκάφη «J. Paul Getty», «George F. Getty» και «Los Angeles Getty» 227.000 τόν. d.w. τα οποία ναυπηγήθηκαν στην 'Ιαπωνία μεταξύ 1971-74 και είναι χρονοναυλωμένα για μία δεκαετία στην Μισουμπίσι Όιλ.

ΚΙΝΑ**Συμφόρηση φορτίων**

Οι υπερβολικές ποσότητες διακινουμένων φορτίων έχουν προκαλέσει προβλήματα στα λιμάνια της Κίνας. Σύμφωνα με το κινεζικό πρακτορείο ειδήσεων περισσότερα

από 500 πλοία περιμένουν να εξυπηρετηθούν στις 398 αποβάθρες της χώρας. Στά 15 μεγάλα λιμάνια υπάρχουν συνολικά μόνο 173 αποβάθρες (κανείς να δεχτούν πλοία άνω των 10.000 τόννων και η συμφόρηση έχει κλιμακωθεί σε τέτοιο σημείο, με έμπορεύματα να κατακλύζουν τις αποβάθρες και τους αποθηκευτικούς χώρους, ώστε η κινεζική κυβέρνηση αναγκάστηκε να καλέσει τις ένοπλες δυνάμεις να διαθέσουν στρατιωτικά λιμάνια, όχηματα και προσωπικό για την ανακούφισή της.

Ακόμη, οι λιμενικές αρχές αποφάσισαν να λάβουν δραστικά μέτρα, όπως η κατάσταση των αζήτητων εμπορευμάτων και των φορτίων που δεν θα έχουν μετακινηθεί μέχρι την προγραμματισμένη ημερομηνία, ενώ ο 'Οργανισμός λιμένος της Σαγκάης ανακοίνωσε ότι όλες οι αφίξεις φορτίων πρέπει να ανακοινώνονται δύο μήνες πριν την άφιξή τους.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ**Παραπονείται η άκτοπλοία**

Κατά την τελευταία συνέλευση των άκτοπλοίων έφοπλιστών της χώρας, ο πρόεδρος της δήλωσε ότι η άκτοπλοία έχει ιδιαίτερη σημασία για τη νορβηγική κοινωνία και θα πρέπει να τυγχάνει ανάλογης αναγνώρισης. 'Υπενθύμισε ότι τα άκτοπλοϊκά πλοία μεταφέρουν 42 εκατομ. έπιβατών και 31 εκατομ. εμπορευμάτων το χρόνο, ενώ εξάλλου η οικονομική ανάπτυξη της χώρας συντελείται κυρίως στις παράλιες ζώνες, όπου η άκτοπλοία παίζει σημαντικώτατο ρόλο. Δεδομένου ότι ούτε η αλιεία ούτε η υποβρύχια πετρελαϊκή δραστηριότητα θα μπορούσαν να ζήσουν χωρίς τις υπηρεσίες της.

Παρ' όλα αυτά οι άκτοπλοδοί έφοπλιστές υφίστανται τον οξύτατο ανταγωνισμό της όδικής και σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, δεδομένου ότι τα λιμενικά τέλη είναι πολύ βαρύτερα από τα βαρύνοντα τους ανταγω-

νιστές τους. Για το μέλλον λοιπόν προβλέπεται μείωση του όγκου των άκτοπλοϊκών μεταφορών, καθώς και το κόστος της μεταφοράς αυξάνει και ο αριθμός των έπιβατών περιορίζεται λόγω της προτιμής του προς άλλα σύγχρονα ταχύτατα μέσα.

ΠΑΝΑΜΑΣ**Άνοδική πορεία**

Συνεχή αύξηση της δυνάμεώς του έμφανίζει το παναμαϊκό νηολόγιο, καθώς κατά το 1984 οι έγγραφές πλοίων αύξηθηκαν κατά 15%, ενώ το πρώτο πεντάμηνο του 1985 προστέθηκαν πλοία χωρητικότητας 1,9 εκατομ. τόν. γκρός.

'Αξίζει να αναφερθεί ότι, από τους 6,5 εκατ. τόν. γκρός που έγγράφηκαν στο Παναμά κατά τον προηγούμενο χρόνο, οι 4,5 εκατ. τόννοι άφορούσαν νεοαναυγήτα πλοία, γεγονός που άνησχυεί ιδιαίτερα την Λιβερία που με τις προσπάθειες να προσδώσει στο νηολόγιό της μία καθαρώτερη όψη έχει ύποψει σημαντική κάμψη νέων νηολογήσεων.

'Ηδη ο Παναμάς με 11.850 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 50,6 εκατ. τόννων πλησιάζει την Λιβερία που κρατά άκόμη την πρώτη θέση με 1.900 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 63 εκατ. τόν. γκρός.

Τά διπλώματα

Μέ ένα σύστημα ηλεκτρονικού υπολογιστή που θα δικτυώνεται σε αρκετά λιμάνια σ' όλο τον κόσμο και με κεντρικά αρχεία στον Παναμά, θα γίνεται πλέον η εξέταση για την παροχή διπλωμάτων στους ναυτικούς που υπηρετούν σε παναμαϊκά πλοία. Το σύστημα περιλαμβάνει μία αρκετά ένημερώνει τράπεζα πληροφοριών με έρωτήσεις και άπαντήσεις που θα έπιλέγονται τυχαία και ανάλογα με το βαθμό του εξέταζόμενου. Μετά την εξέταση ή διόρθωση των γραπτών θα γίνεται από τον ύπολογιστή χωρίς την μεσολάβηση ανθρώπων. Οι εξέτασεις θα μπορούν να διεξάγονται σε έπτά γλώσσες — 'Ισπανικά, 'Αγγλικά, Γαλλικά, Κορεατικά, Κινέζικα, 'Ιαπωνικά και 'Ελληνικά ενώ ο κεντρικός ύπολογιστής στον Παναμά θα κρατά αρχείο με τα στοιχεία κάθε ναυτικού που λαμβάνει παναμαϊκό δίπλωμα.

ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ**Μείωση Τελών**

'Η κυβέρνηση της Σιγκαπούρης σε μία προσπάθεια να τονώσει την οικονομία της χώρας προχωρεί σε μειώσεις των λιμενικών τελών, που θα έπιβαρύνουν τον προύπολογισμό της με περισσότερα από 240 εκατ. δολάρια τούς έπόμενους μήνες. 'Ανάμεσα στα οικονομικά μέτρα είναι η αναδιάρθρωση του φόρου ιδιοκτησίας, παροχή εύνοικότερων δανείων, μείωση των ένοικίων και των άεροπορικών τελών και πάγωμα των πωλήσεων εκτάσεων γής. 'Η μείωση των λιμενικών τελών περιλαμβάνει χαμηλότερες τιμές για καύσιμα, αποθήκευση φορτίων και εργασία άχθοφόρων. 'Η νέα οικονομική πολιτική της κυβερνήσεως βρίσκει σύμφωνες τις έμπορικές ενώσεις και τα εργατικά συνδικάτα που πιστεύουν ότι τα μέτρα θα βοηθήσουν να αποκατασταθεί ή έμπιστοσύνη στην οικονομία της χώρας.

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

ESTABLISHED IN 1910

GENERAL SHIPPING & LINER AGENTS

SHIPBROKERS, LUBRICANTS &

BUNKER CONTRACTORS

INSURANCE BROKERS

HELLENIC REGISTER OF SHIPPING REPRESENTATIVES

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phone: 325194 PBX (4 lines)

Tlx: 710080 CHIOS I

Cables: CHIOS NAPLES

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Υπό την κυανόλευκο

Στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για έγγραφη στά έλλη- νικά νηολόγια, βάσει του άρθρου 13, των κά- τωθι πλοίων:

— «Νήσος Σέριφος», τάνκερ, πρώην «Virgi- nia Lily» υπό σημαία Σιγκαπούρης, 44.699 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1974, που ανή- κει στην εταιρεία «NISSOS SERIFOS SHIP- PING CORPORATION» (κ. Γεωργ. Παπάλης).

— «Ελλεσποντ Νηφάϊαντ» μπάλκερ, πρώην «Sanko Defiant» υπό παναμαϊκή ση- μαία, 16.805 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1985, που ανήκει στην εταιρεία «DEFIANT MARITIME INC.» (κ. Φρειδ. Βουζουνεράκης).

— «Αγίαξ», μπάλκερ, πρώην «Elena» υπό κυπριακή σημαία, 17.271 τον. γκρός, ναυπη- γήσεως του 1970, που ανήκει στην εταιρεία «ΑΓΙΑΞ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ» (κ. Νικ. Χατζηγε- ωργίου).

— «Μαϊστρος», μπάλκερ, πρώην λιβερια- νό υπό τό αυτό όνομα, 18.923 τον. γκρός, ναυπηγήσεως του 1969, που ανήκει στην έ- ταιρεία «AURORA BOREALIS COMPANIA AR- MADORA S.A.» (κ. Άλεξ. Παλαιοκρασσός).

Άγοραπωλησίες

— Έλληνες αγόρασαν από την «Σάνκο Στήμοιπ» τά δύο άδελφά δηζελοκίνητα δεξα- μενόπλοια «Virginia Star» καί «Virginia Lily» 83.000 τον. d.w., ναυπηγήσεως 1973/1974 άν- τίστοιχα, έφοδιασμένα με IGS/COW καί κόιλς, έναντι τιμής περί τών 3,7 έκατ. άνά σκάφος.

— Σέ Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε τό πάναμαξ δεξαμενόπλοιο «Lustre Venture» 66.500 τον, d.w. ναυπηγήσεως 1975, έφοδια-

σμένο με IGS/COW/SBT έναντι τιμής περί τών 3,5 έκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τά τέσσερα δεξα- μενόπλοια «In Amenas» 140.905 τον. d.w. «In Safra» 123.246 τον. d.w., «In Nahala» 137.273 τον. d.w. καί «In Salah» 123.246 τον. d.w. Τά πρώτα δύο ναυπηγήθηκαν τό 1975 στή Σουη- δία καί τά υπόλοιπα στόν ίδιο χρόνο στήν Ίαπωνία καί ή συνολική τιμή άγοράς κυμαί- νεται περί τά 16,5 - 17 έκατ. δολλάρια.

— Σέ πλειστηριασμό πού έλαβε χώρα στή Μομπάσα, Έλληνες απέκτησαν τό μπάλκ κάρριερ «Irish Cedar» 27.750 τον. d.w. του 1977, έναντι τιμής 2,25 έκατ. δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε επίσης τό λόγκ/μπάλκερ «Grand Spruce» 25.503 τον. d.w. με φορτωτήρες, ναυπηγήσεως 1977, έ- ναντι τιμής 2,1 έκατομ. δολλαρίων.

— Τό άναγραφέν στό τεύχος μας τής 1ης Ίουλίου ως άγορασθέν από Έλληνες ULCC «Esso Deutschland» 421.800 τον. d.w., περι- ήλθε τελικά στήν κυριότητα τής Άμερικανι- κής έταιρείας Loews Corp.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Γεωργής Πρώης» 25.945 τον. d.w. ίαπωνικής ναυπηγήσεως 1967, έναντι ποσού περί τών 800.000 δολλαρίων.

— Σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκερ «Eagle Arrow» 25.299 τον. d.w., βρετανικής κα- τασκευής του 1970, έναντι τιμής 1,1 έκατ. δολλαρίων.

— Επίσης Έλληνες αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Miranda» 51.717 τον. d.w. δανικής κατασκευής του 1968, χωρίς φορτωτήρες, έ- ναντι τιμής περί του 1,2 έκατομ. δολλαρίων.

— Έλληνες είναι οι άγοραστές του μπάλκ κάρριερ «Tuareg» 22.647 τον. d.w. ίαπωνικής

ναυπηγήσεως 1974, έναντι τιμής περί τών 1,4 έκατ. δολλαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων έπωλήθη τό φορτηγό πλοίο «Αταλάντη» 17.070 τον. d.w., 11.000 τον. γκρός, βρετανικής ναυπηγήσεως 1972, έναντι ποσού 880.000 δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τά δύο άδελφά φορτηγά «Young Star» καί «Young Sky» 18.160 τον. d.w., ναυπηγηθέντα στήν Ίαπω- νία τό 1977, έφοδιασμένα με heavy lift 120 τόννων καί μηχανή Σούλτζερ 8.250 ίππων, έ- ναντι τιμής επ bloc 3.850.000 δολλαρίων.

— Σέ Όλλανδούς περιήλθε τό έλληνικό φορτηγό «Αιτζίαν Άϊλαντ» 7.659 τον. d.w. 4.838 τον. γκρός του 1972, έναντι τιμής περί τών 500.000 δολλαρίων.

— Έλληνες αγόρασαν τό ίαπωνικό φορ- τηγό «Anwo Venture» 18.421 τον. d.w. ναυπη- γήσεως 1977, έναντι τιμής περί τών 1,5 έκατ. δολλαρίων.

— Έλληνες επίσης αγόρασαν τό φορτη- γό πλοίο «Sea Pioneer» 16.157 τον. d.w. ία- πωνικής ναυπηγήσεως του 1975, έναντι τι- μής περί τών 1,3 έκατ. δολλαρίων.

Τέλος, σέ Έλληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «T Akasaka» 57.140 τον. d.w., ίαπω- νικής κατασκευής του 1969, μηχανή Μπουρ- μπάϊστερ 17.500 ίππων, έναντι τιμής περί τών 1,8 έκατομ. δολλαρίων.

Διαλύσεις

— Με προορισμό τή διάλυση στήν Νότιο Κορέα έπωλήθη τό υπό έλληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «Αναστασία» 23.392 τον. γκρός, ναυπηγήσεως 1966.

Χωρίς σημείωμα του GENE

Παρατάθηκε μέχρι τής 20 Όκτωβρίου ή ά- πόφαση τής Έπιτροπής του άρθρου 3 του Ν. 1376/83 σύμφωνα με τήν όποία δέν χρειάζε- ται βεβαίωση του ΓΕΝΕ γιά τή ναυτολόγηση Β' μηχανικών, ξυλουργών, άντλιωρών, μηχανοδηγών Α', άρχιθερμαστών καί θερμα- στών.

ΝΕΑ ΦΥΛΛΑΔΙΑ

Άπό τής άρμόδιες ύπηρεσίες του Υπουρ- γείου Εμπορικής Ναυτιλίας εκδόθηκαν τόν Ίούλιο 528 νέα ναυτικά φυλλάδια.

Παρτητήθη ό κ. Κ. Βλασσόπουλος

Ό κ. Κ. Βλασσόπουλος, υπέβαλε τήν πα- ραίτησή του από όλα τά διοικητικά συμβού-

LEROS MANAGEMENT S.A.

MANAGERS — OPERATORS — INSURANCE BROKERS



61 - 65 FILONOS STREET
185 35 PIRAEUS
TELEX: 241548 LERO GR
PH: 4117357 - 4117304 - 4119853
CABLES: LEROSHIP PIRAEUS

για των εταιριών του Όμιλου Ώνάση και άπεχώρησε από τον Όμιλο Ώνάση στις 25 Ιουλίου 1985.

Ή σχολή σωστικών

Τόν Ιούλιο αποφοίτησαν από την Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων 294 ναυτικοί. Από την ημέρα που άρχισε να λειτουργεί η Σχολή μέχρι τις 31 Ιουλίου αποφοίτησαν συνολικά 67.544 ναυτικοί, καθώς και διάφορα άλλα άτομα που ασχολούνται με παραπλήσια επαγγέλματα.

Δέν εβλήθη τό «Στέλιος»

Άστόχησε στην προσπάθειά του να πληξει στις 2 Αυγούστου άγνωστης εθνικότητας ελικόπτερο με πύραυλο τό υπό παναμαϊκή σημαία σουπερ τάνκερ «Στέλιος», που άνήκει στην εταιρία «Τρόδος». Η έπιθεση έγινε τό βράδυ στό άνοικτό του Κατάρ αλλά ο πύραυλος πέρασε κοντά από τό 103.178 τόνων τάνκερ και έπεσε στη θάλασσα τό σκάφος είχε φορτώσει στό νησί Κάργκ και συνέχισε κανονικά τό ταξίδι του.

Κατηγορείται ότι έξαπάτησε ξένους ναυτικούς

Τό Λιμεναρχείο Πειραιώς υπέβαλε στον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών δικογραφία που σχηματίστηκε σέ βάρος του Μιχ. Θεοδωρακάκου 45 έτών ναυτικού πράκτορας, ο οποίος κατηγορείται ότι πήρε από πέντε άλλοδαπούς ναυτικούς 3.000 δολάρια, 500 λίρες Άγγλίας και 373.000 δρχ. προκειμένου να μεσολαβήσει για την ναυτολόγησή τους σέ έλληνικά πλοία.

Σύστημα DATAPOST μεταξύ Έλλάδος — ΗΒ.

Η Έλλάδα είναι πλέον ένας από τους 65 σταθμούς προορισμού που υπάρχουν σ' όλοκληρο τον κόσμο στους οποίους έπείγοντα έγγραφα και άλλα μικρού μεγέθους αντικείμενα μπορούν να σταλούν από τη Βρετανία με τό σύστημα DATAPOST που αποτελεί την ύπηρεσία ταχείας άποστολής του ταχυδρομείου. Η ύπηρεσία DATAPOST, η οποία τώρα λειτουργεί σέ σημεία της Άθήνας και του Πειραιά, επιτρέπει στους πελάτες να τηλεφωνούν για να ζητήσουν την παραλαβή ή να παραδίδουν οι ίδιοι στό κεντρικά ταχυδρομικά γραφεία τά δέματα που θα φθάσουν στον

προορισμό τους σέ δύο ή τρεις εργάσιμες μέρες.

Τόν επόμενο μήνα θα συνδεθεί και η Θεσσαλονίκη με αυτή την ύπηρεσία στην οποία τελευταία προστέθηκαν από την πλευρά του Ήνωμένου Βασιλείου ο Παναμάς, η Ούρουγουά, η Τανζανία, οι Άζόρες και η Μαδέρα. Η χρέωση από τό Ήνωμένο Βασίλειο γι' αυτή την ταχυδρομική ύπηρεσία είναι 12 λίρες Άγγλίας για τό πρώτο μισό κιλό και 2,5 λίρες για κάθε έπί πλέον μισό κιλ.

Οί πλόες στό Άραβ. Έμιράτα

Με την ύπ' αριθ. 1/1985 άγγελία των Ήνωμένων Άραβικών Έμιράτων, είδοποιούνται τά πλοία που πλέουν στην περιοχή Άλ Ντάκ να μην εισέρχονται στην περικλειόμενη από τά σημεία:

- 1) 24.41 Β, 54.10 Α
- 2) 24.37 Β, 54.13 Α
- 3) 24.32 Β, 54.13 Α
- 4) 24.27 Β, 54.13 Α
- 5) 24.27 Β, 54.08 Α
- 6) 24.27 Β, 54.04.5 Α
- 7) 24.31.7 Β, 54.04.5 Α
- 8) 24.36.4 Β, 54.04.5 Α
- 9) 24.41 Β, 54.94.5 Α

Οί έννέα φανοί θα άναβοσβήνουν κάθε τέσσερα δευτερόλεπτα με χρώμα κίτρινο και άκτίνα πέντε μιλίων.

Έξαφάνιση καθαριστού

Τήν εξαφάνιση του Ίσμέτ Άντέμογλου, καθαριστού του παναμαϊκού φορτηγού «Ειρήνη Σ. Λαίου» ενώ αυτό έπλεε νότια των Καναρίων άνέφερε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ο πλοίαρχος του σκάφους, τό οποίο μετά από άκαρπες έρευνες συνέχισε τό ταξίδι του.

Τό «Κρήτη Τζέιντ» περισυνέλεξε 39 Βιετναμέζους

Τριάντα έννέα ναυαγούς πρόσφυγες από τό Νότιο Βιετνάμ περισυνέλεξε σέ κακή κατάσταση στην θαλάσσια περιοχή της Νότιας Κίνας τό πλήρωμα του έλληνικού φορτηγού «Κρήτη Τζέιντ».

Ο πλοίαρχος του σκάφους γνωστοποίησε στό ΥΕΝ ότι έπρόκειτο να αποβιβάσει τους πρόσφυγες στό λιμάνι Μπουσάν της Νότιας Κορέας όπου τό πλοίο άναμενόταν στις 10 Αυγούστου.

Μικρή μείωση των παροπλισμένων πλοίων

Κατά τό διάστημα μεταξύ 29 Άπριλίου και 9 Αυγούστου ο αριθμός των παροπλισμένων στό άγκυροβόλια του έσωτερικού μειώθηκε κατά 3 πλοία, ενώ παράλληλα η συνολική άργούσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 68.112 τον. γκρός. Συγκεκριμένα, τά παροπλισμένα άνέρχονταν στις 7 Αυγούστου σέ 333 συνολικής χωρητικότητας 5.761.577 τον. γκρός, έναντι 336 συνολικής χωρητικότητας 5.829.689 τον. γκρός στις 29 Άπριλίου.

Από αυτά 59 πλοία συνολικής χωρητικότητας 3.372.989 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 257 συνολικής χωρητικότητας 2.270.706 τον. γκρός φορτηγά διαφόρων τύπων και 17 συνολικής χωρητικότητας 117.882 τον. γκρός έπιβατηγά. Από τά πλοία αυτά 289 συνολικής χωρητικότητας 4.296.597 τον. γκρός (48 δεξαμενόπλοια 2.354.675 τον. γκρός, 226 φορτηγά 1.837.721 τον. γκρός και 15 έπιβατηγά 104.201 τον. γκρός) ήταν με Έλληνική σημαία και 44 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.464.980 τον. γκρός (11 δεξαμενόπλοια 1.018.314 τον. γκρός, 31 φορτηγά 432.985 τον. γκρός και δύο έπιβατηγά 13.681 τον. γκρός) με ξένες σημαίες.

Στό διάστημα από 29 Άπριλίου μέχρι 9 Αυγούστου σημειώθηκαν οι έξής μεταβολές στό παροπλισμένα στό άγκυροβόλια του έσωτερικού.

Οί άπόπλοι

Μεταξύ 29 Άπριλίου και 9 Αυγούστου άπέπλευσαν τά έξής πλοία (έντός παρενθέσεως άναγράφεται η ήμερομηνία άπόπλου):

● Έλευσίνα, θέση Α': Τά δεξαμενόπλοια «Κλάσις» (6.6.85), «Οθέντικ» (8.5.85) και «Ούρανία» (30.5.85) και τό φορτηγό «Μίνι Λάπ» (4.7.85).

● Έλευσίνα, θέση Β': Τά δεξαμενόπλοια «Όσσαν Μπρίζ» (22.4.85), «Άργοναύτης» (22.4.85), «Πετρόλα 32» (5.7.85), «Τιτάς» (30.4.85), «Ενριέττα II» (4.7.85), «Όρυξ» (3.5.85) και «Είρηνικός» (25.6.85) και τά φορτηγά «Άννα Κ.» (18.4.85), «Στελίτσα» (20.7.85), «Σαλαμς» (2.7.85), «Μαθ(λ)αντα» (22.4.85), «Έκλαρ» (20.4.85), «Ρίο Μάρ» (26.7.85), «Σάμμερ» (22.5.85) και «Αίγλις Τρέιντ» (22.4.85).

● Έλευσίνα, θέση Γ': Τά δεξαμενόπλοια «Λα(δ)η Ντόροθυ» (22.4.85) και «Νιμέρτης» (27.6.85), τά φορτηγά «Γεώργ. Φ. Άνδρεάδης» (26.6.85), «Πολυτίμη Άνδρεάδης» (21.6.85), «Σταμάτιος Γ. Έμπειρικός» (18.7.85), «Παρνασσός» (28.6.85), «Όρίων» (26.4.85), «Νεπουίνια» (15.6.85), «Κίμωλος» (3.5.85), «Νένι» (29.5.85), «Αϊόλιαν Σάν» (3.5.85), «Άλεξάνδρα Κ. III» (7.5.85), «Άργυρούλα» (29.5.85), «Ντανίλα» (7.6.85), «Μαρίνα Τού» (23.7.85), «Λάκμος» (26.6.85), «Αιτζήαν Σάν» (27.6.85), «Έλ Γκάουτσο» (10.6.85), «Ρέιν» (25.7.85) και «Νάτα» (26.7.85), και τά έπιβατηγά «Ποσειδώνια» (7.6.85), «Άτλαντίς» (4.7.85), «Μεντιτερράνεαν Στάρ» (7.5.85) και «Νομή» (29.4.85).

● Χαλκίδα: Τά φορτηγά «Λευτέρης» (23.5.85), «Εύσταθία» (27.4.85), «Εύτυχία» (5.6.85), «Φάυνα» (5.7.85), «Άντζελα» (12.6.85) και «Έρδίκ Σαίηλορ» (23.4.85).

● Ίέα: Τά δεξαμενόπλοια «Ευδώρα» (3.8.85) και «Εφύρα» (26.7.85).

● Γαλαξειδί: Τά φορτηγά «Ντέκα Ναβιγκέιτορ» (4.5.85) και «Σόβερειν Στάρ» (28.5.85).

● Άστακός: Τό φορτηγό «Κόσμος» (21.5.85).

ΖΗΤΕΙΤΑΙ Πλοίαρχος με πείρα εις δεξαμενόπλοια ηλικίας μέχρι 42 έτών διά θέσιν Άρχιπλοίαρχου. Πληροφορίες τηλ. 4526678

ΑΝΤΙΠΑΡΟΧΗ

Δίδεται ΔΙΑΜΠΕΡΕΣ ΑΚΙΝΗΤΟ ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΚΤΗΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 21 και ΑΓ. ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ 16 ΕΝΑΝΤΙ ΤΟΥ ΜΙΚΡΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ 450 μ² περίπου. ΔΕΚΤΑΙ ΜΟΝΟΝ ΣΟΒΑΡΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΙ ΤΗΛ. 8931075 6-8 μ.μ.

ΟΙ τιμές των μπώνκερς διεθνώς

• Στυλ(δα: Τά φορτηγά «Παϊάν» (6.6.85), «Νόρθ Κίνγκ» (5.5.85) και «Νόρθ Έμπερ» (27.4.85).

Συνεργασία Kvaerner —

MacGregor Far East και Kamincio

Μεταξύ της Νορβηγικής Έταιρίας Kvaerner Brug, της Έλληνικής Kamincio, και της ανεξάρτητης Ιαπωνικής Έταιρίας MacGregor Far East, υπεγράφη συμφωνία συνεργασίας που καλύπτει την κατασκευή και προμήθεια καλυμμάτων κυτών, στεγανών θυρών, συστημάτων εισόδου και χειρισμού φορτίου ρό-ρό.

Η MacGregor Far East είναι η μεγαλύτερη εταιρία - μέλος του πρώην οργανισμού MacGregor, και η μόνη με δικές της κατασκευαστικές εγκαταστάσεις.

Η Kvaerner και η MacGregor Far East, θα συνεργάζονται αποκλειστικά στην Ελλάδα με την Kamincio που διευθύνει ο κ. Καμίνης.

Η οργανωμένη συνεργασία του κ. Καμίνη, με τη MacGregor Far East κατά το παρελθόν, είχε σαν αποτέλεσμα τον εξοπλισμό με καλύμματα κυτών περισσότερων των 400 ελληνικών πλοίων που κατασκευάστηκαν στην Απω Ανατολή, ενώ έχει επίσης εξοπλίσει με ελληνικής κατασκευής καλύμματα κυτών αλλά 80 πλοία που ναυπηγήθηκαν ή μετασκευάστηκαν μέχρι σήμερα στην Ελλάδα.

Μέ ηλιακή ενέργεια

Η πρακτική εφαρμογή των λεγομένων «καθαρών» πηγών ενέργειας προχωρεί από την ατομική ενέργεια στην ηλιακή και στην κίνηση των πλοίων. Ήδη κατασκευάστηκε στην Ιαπωνία το πρώτο γιότ στον κόσμο που θα κινείται με ενέργεια από το ηλιακό φως. Πάνω σε ειδικές εγκαταστάσεις περιστρέφονται ατενίζοντας τον ήλιο 41 ηλιακά κύτταρα. Το ηλεκτρικό ρεύμα που παράγεται κινεί ένα κινητήρα μισού ίππου που κινεί την προπέλλα με 500 στροφές ανά λεπτό. Το σκάφος έχει μήκος έννέα μέτρα, είναι κατασκευασμένο από ενισχυμένο πλαστικό και η ταχύτητά του με τη μηχανή φθάνει τούς τρεις κόμβους, ενώ το ηλιακό σύστημα μπορεί να έχει μέγιστη απόδοση 1,47 HP. Ήδη το γιότ έκανε το παρθενικό του ταξίδι κινούμενο με ηλιακή ενέργεια από την Χονολουλού στην Ιαπωνία καλύπτοντας μία απόσταση 6.000 χλμ.

ΛΙΜΕΝΑΣ

Μόντρεαλ
Βοστώνης
Ν. Ύορκης
Φιλαδέλφειας
Βαλτιμόρης
Νόρφολκ
Σαβάννας
Τζάκσονβιλ
Π. Έβεργκλιέιτς
Τάμπα
Μόμπιλ
Ν. Όρλεάνης
Μπωμόν/Π. Άρθουρ
Χιούστον
Κόρπους Κρίστις
Λός Άντζελες
Σάν Φραντζίσκο
Κολούμπια Ρίβερ/Πόρτλαντ
Σηάτλ
Βανκούβερ
Άγ. Εύσταθίου
Φρήπορτ/Μπαχάμας
Άρούμπας/Κιουρασάο
Τρίνιταντ
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας
Σαίντ Κρουά
Βενεζουέλας
Βραζιλίας
Άμβέρσας
Ρότερνταμ
Άμβούργου
Γαλλίας
Ισπανίας
Θέουτας
Γένουας
Αιγυπτίας
Πειραιώς
Σουέζ Κανάλ
Τζέντας
Νταμμάμ
Ράς Τανούρα
Κουβέιτ
Ντάρμπαν
Σιγκαπούρης
Ιαπωνίας

BUNKER C

140/141
149/150
143/144
145/148
147/148
140/142
147/148
—
147/148
147/148
138/141
136/138
139/146
137.50/139
141/143
137/139
138/141
134/139
133.50/139
168/169
157/159
152/153
169/170
170/175
170/173
24.10
24.46
145
140.50/141
140.50/142
140/141
134/137
—
141/143
148/150
148/150
146/147
150
—
—
—
155
—
152/153
155/159

180CST

147/149
155/156
147/150
148/152
151/152
144/145
153/154
—
158/160
150/151
142.50/145
140/144
143/153
141/144
147/148
141/144
142/145
143/145
142/145
176/178
160/162
158/159
177.50/178.50
182/187
176/179.50
24.45
25.04
149
143.50/144.50
143.50/144.50
143/144
144/146
144/145
146/147
154/156
154/156
153/157
150
155
155
155
160
138/139
154/155
158/161

MDO

248/250
228/229
235/240
230/240
235/240
232/240
243/244
—
233/234
226/227
230/235
230/235
235/238
235/236
236/237
222/225
225/230
225/227
225/227
260/268
245/250
243/244
249/250
255/265
251/254
33.10BBL
34.28BBL
295
213/215
210/214
216/217
232/235MTW
227/239MTW
227/229MTW
236/240
236/240
236/238
250
282.60
275
275
260
312/313MTW
217/219
248/250

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:
FLOTTAKO S.A.
2, AFENTOUYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 · 4515388 · 4516098
TLX: 21 1339 FLOT GR.

150 YEARS OF EXPERIENCE

BEHIND SHANGHAI YARDS COMPLEX

Shanghai Shipyard, a member of the China State Shipbuilding Corporation. Always ready to serve where drydockings, conversions, voyage, collision and in situ repairs are concerned.

The Group places twenty seven dry / floating docks at your disposal, accommodating ships of up to 232 m or 70,000 DWT: And all this strategically positioned along China's coastline.

WE ARE COMMITTED TO QUALITY REPAIRS AND WE MEET ALL EXACTING DEMANDS SET BY SHIPOWNERS WITH OUR SPECIALIZED AND DEPENDABLE WORKFORCE.

Agents in Greece

PRINCESE COMPANIA NAVIERA S.A.

Pireos Str. 91 (Kithiron 2) — 185 41 Piræus
Tel: 4825.811 (10 lines) — Tlx: 21-2601, 21-2602



el Greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

●
GENERAL SHIPS AGENTS • PROTECTIVE AGENTS
GROWING 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 53 (24 HOURS)

99-09-91

A.O.H.— 99-05-64

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

ITT 42018 EL GRECO PN



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.



Θαλάσσια ατυχήματα

Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΑΓΙΟΣ ΜΑΘΑΙΟΣ	Έλληνική	5.580	1972	Υπέστη ζημιές από πυρκαϊά, στον Πειραιά, στις 31/7. Αναλήφθηκαν επίτοπιες επισκευές.
ΑΝΕΜΩΝΗ	Έλληνική	10.996	1979	Ανέφερε ζημία στην ηλεκτρογεννήτρια, στο Κέϊπ Τάουν στις 7/8.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	Έλληνική	3.700	1973	Προσάραξε στο Τσάρλεστον, στις 24/7 κατά τη διάρκεια τυφώνα χωρίς να υποστεί σοβαρές ζημιές. Αποκολλήθηκε με τη συνδρομή ρυμουλκών τήν επομένη.
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	Έλληνική	11.500	1982	Μομπίλ για Πόρτ Έλίζαμπεθ, υπέστη πυρκαϊά στις 21/7 και ζημιές στο ηλεκτρικό σύστημα. Δηλώθηκε Γενική Άβραία.
ΚΥΡΙΑΚΗ	Έλληνική	8.943	1966	Ακίνητοποιήθηκε συνεπεία βλάβης της κυρίας μηχανής σε θέση 00.32 N, 51.40 A, στις 22/7 και ρυμουλκήθηκε στη Μομπάσα για επιθεώρηση.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ	Κυπριακή	9.116	1969	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Ohrmazd» στο Πόρτ Μωχάμεντ Μπίν Κασίμ, στις 31/7 κατά τη διάρκεια ελιγμών και υπέστη ελασματοургικές ζημιές.
ΟΡΦΕΥΣ	Λιβεριανή	5.525	1967	Υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο, στις 4/8, στο Τζιμπουτί, ή οποία κατεστάλη αύθμερόν.
ΠΟΠΗ Π.	Έλληνική	10.558	1977	Ένας ναυτικός τραυματίστηκε σοβαρά. Υπέστη πυρκαϊά στο άμπάρι Νο 4, στο Πόρτ Σουδάν, στις 3/8 ή οποία κατέστρεψε μέρος του φορτίου.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΚΡΙΤΑΣ	Έλληνική	13.889	1978	Υπέστη ζημία σε βοηθητική μηχανή στις 15/7.
ΑΝΤΖΕΪΝΤΙΑΝ	Παναμαϊκή	10.86	1970	Σάντος για Άλεξάνδρεια, συγκρούστηκε στις 5/8 με το φορτηγό «Άζούρ Μέντ», έξω από τις Ισπανικές άκτες. Τα δύο σκάφη υπέστησαν ελασματοургικές ζημιές.
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	Έλληνική	14.771	1968	Ανέφερε ζημιές στο κατάστρωμα, στον Πειραιά στις 30/7.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	Έλληνική	30.193	1971	Συγκρούστηκε με το φορτηγό «Γλασκώβη» στον Πειραιά στις 7/8.
ΛΟΥΣΥ	Έλληνική	16.006	1974	Συγκρούστηκε στη Σιγκαπούρη, στις 3/8 με το τάνκερ «Janish I».
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	Έλληνική	30.639	1980	Ανέφερε ζημία στη μηχανή, στη Ναγκόγια στις 8/8.
ΣΤΑΣΙΑ	Έλληνική	16.644	1970	Συγκρούστηκε με το τάνκερ «Aleksseevka» στο Πόρτ Σάϊδ, στις 27/7 και υπέστη ελασματοургικές ζημιές. Αναλήφθηκαν πρόχειρες επισκευές.
ΣΗΛΙΝΚ	Μάλτας	18.963	1974	Υπέστη ζημιές από πάγο στο Στενό του Χάδσον Ρίβερ στις 31/7 και κατευθύνθηκε προς Τσώρτσιλλ.

ΑΕΓΕΑΝ ΟCEANIC S.A.

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



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

DURBAN & RICHARDS BAY



LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 67577/8/9
65181

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

After Hrs Tel.
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW
BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE

Η ναυλαγορά

Ενώ τό θέρους του Βορείου Ημισφαιρίου βαίνει πρὸς τό τέλος του, ἡ ἀνισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς καί ζητήσεως στήν παγκόσμια ναυλαγορά συνεχῶς διευρύνεται. Ἡδὴ οἱ ναῦλοι στοὺς πλέον χαρακτηριστικούς τομεῖς τῆς ἀγορᾶς βρίσκονται στά χαμηλότερα ἀπό μακροῦ χρόνου ἐπίπεδα, χωρίς ἀκόμα νά φαίνεται τό τέρμα αὐτοῦ τοῦ κατήφορου καί — πολύ περισσότερο — ἡ ἀνάκαμψη.

Μέ ἐλάχιστες ἐξαίρεσεις, δέν φαίνεται ὅτι ὑπάρχει πλέον ναύλωση πού νά ἐπιτρέπει περιθώρια κέρδους, ἰδίως ἀν ληφθεῖ ὑπ' ὄψιν καί ὁ πλοῦς ὑπό ἔρμα.

Στόν τομέα τῶν σιτηρῶν, ἡ ἔλλειψη ἰκανῆς ζητήσεως ἀλλά καί ἡ καχεξία τῶν ἄλλων τομέων ὁδήγησε τήν ἀγορά σέ νέα πτώση ναύλων, στοὺς 50/55.000 τόννους ἀπό Κόλπο γιά Ἰαπωνία στά δολ. 10. Στίς ἀντίστοιχες πρὸς Κόντινεντ φορτώσεις τά δολ. 5,85 πληρώθηκαν γιά 52.000 τόννους ἐνῶ δολ. 5,50 ἦταν ὁ ναῦλος γιά 84.000 τόννους. Βόρειος Εἰρηγικός, Μεγάλες Λίμνες, Ν. Ἀμερική καί Αὐστραλία ἔκαναν μιά τόσο ἰσχυρή παρουσία στήν ἐλεύθερη ἀγορά, ὥστε δέν ἀείζουν ἰδιαίτερης μνείας.

Ἀριθμός ναυλώσεων στά σιδηρομεταλλεύματα ἀπείχε ἀπό τοῦ νά δώσει τόνο στήν ἀγορά ἀφοῦ, σέ κάθε περίπτωση, ἡ προσφορά ὑπερέβαινε τήν ζήτηση. Σημειώσαμε φορτία ἀπό Δ. Ἀφρική γιά Κόντινεντ (85.000 τόν. στά δολ. 3,25), μερικά φορτία ἀπό Β. Νορβηγία, ἀπό Κόλπο, ἐπίσης γιά Κόντινεντ καθώς καί ἀπό Βραζιλία γιά Ἀπὼ Ἀνατολή.

Ἰσχυνότερος ὁ τομέας τοῦ ἄνθρακα, μᾶς ἔδωσε ἐλάχιστες ἐνδιαφέρουσες ναυλώσεις ὅπως οἱ 120.000 τόννοι ἀπό Ν. Ἀφρική γιά δύο λιμάνια Β. Εὐρώπης στά δολ. 8,25 καί οἱ 90.000 τόννοι ἀπό Χ. Ρόντς γιά Κόντινεντ στά δολ. 3,50 ἀνά τόννο.

Ἀριθμός ναυλώσεων στά λιπάσματα περί τις ἀρχές τῆς ὑπὸ ἐξέταση περιόδου, μέ βασικό πρωταγωνιστή τήν Ἰνδία καί φορτώσεις ἀπό Μεσόγειο, Κόλπο ΗΠΑ καί Ἐρυθρά.

Ἐλάχιστα κινήθηκε καί ἡ ζάχαρη, τουλάχιστον στοὺς βασικούς τόπους φορτώσεως,

χωρίς νά κάνει τήν παρουσία τῆς ἀντιληπτή στό ὅλο παιχνίδι τῶν ἰσορροπιῶν.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Στοὺς ἴδιους ρυθμούς κινήθηκαν καί οἱ χρονοναυλώσεις μέ τὰ μισθώματα ἴσα ἢ λίγο ἀνώτερα ἀπὸ τὰ τρέχοντα ἐξοδα ἐκμεταλλεύσεως. Μέ ἐξάρση μισθώσεων μέ ἐπαναπαράδοση σέ ἀγνοες περιοχές ὅπου τὰ ἐπίπεδα «φαίνονται» κάπως ὑψηλότερα.

Στήν Ἀπὼ Ἀνατολή, οἱ 32.000 τόν. d.w. γιά Ἀν. Μεσόγειο πληρώθηκαν μόλις δολ. 2.900 ἐνῶ οἱ 40.000 τόν. d.w. γιά Περσικό δολ. 4.200. Ἀπὸ Δυτ. Ἀκτὴ ΗΠΑ, πάλι πληρώθηκε μόλις δολ. 2.600 καί δολ. 40.000 γιά πλοῦ ὑπό ἔρμα, μέ ἐπαναπαράδοση Ἰαπωνία. Λίγο μεγαλύτερο πλοῖο ἀπὸ Χ. Ρόντς γιά Βραζιλία ἔπαιρνε δολ. 3.250. Στόν Εὐρωπαϊκὸ χώρο, handy size πληρώθηκε δολ. 2.700 ἀπὸ Σκανδιναβία γιά Μεσόγειο ἐνῶ, ἀπὸ τήν Ν. Ἀφρική, παρόμοιο πλοῖο πληρώνταν δολ. 3.150 γιά Κόντινεντ.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ἀριθμός φανερῶν καί μυστικῶν ναυλώ-

σεων U/VLCC ἀπὸ τόν Περσικὸ Κόλπο συνέβαλε στήν δημιουργία μιᾶς τάσης ἐξισορρόπησης, χωρίς οἱ ναῦλοι νά ἀνέλθουν. Πιστεύεται ὅτι τὰ ἐπίπεδα κυμάνθηκαν περί τὰ WS 20 γιά δῦση, WS 21/22 γιά Ἀπὼ Ἀνατολή καί WS 24 γιά Ἐρυθρά. Δέν προβλέπεται σοβαρή μεταβολή γιά τίς λίγες ἐπόμενες ἡμέρες. Οἱ 150.000 τόννοι γιά Ν.Α. Ἀσία πληρώθηκαν WS 35 ἐνῶ ἐχεμύθεια ἐπικρατοῦσε γιά πολλές ἄλλες ναυλώσεις.

Μέτρια ἡ ζήτηση στή Μεσόγειο, χωρίς ἀπόμενες διακυμάνσεις. Ἀπὸ τή Μαύρη Θάλασσα, οἱ 45.000 τόννοι γιά Μεσογειακὸ λιμάνι πληρώθηκαν WS 45 ἐνῶ οἱ 80.000 τόννοι γιά Οὐρουγουάη WS 40. Σέ ἐνδομεσογειακή μεταφορά, οἱ 50.000 τόννοι ἀπὸ Λιβύη WS 73 καί οἱ 80.000 τόννοι γιά ΗΠΑ (Ἀτλ.) WS 35.

Σέ πτώση ἡ Δυτικὴ Ἀφρική, χωρίς ἀριθμὸ ἐντολῶν ἰκανὸ νά καλύψει τήν προσφορά. Οἱ 80.000 τόννοι γιά Κόντινεντ πληρώσαν WS 38 μέ ὁπίον Μεσόγειο στά WS 40.

Ζωηρὴ ἡ Καραϊβική, ὅπου ἡ ζήτηση σχεδὸν ἐξισορρόπησε τήν προσφορά μέ προοπτικές βελτιώσεως τῶν ναύλων. Οἱ 50.000 τόννοι γιά Κόντινεντ πληρώσαν WS 47,5 καί οἱ 47.000 τόννοι γιά ΗΠΑ (Ἀτλ.) WS 73.

Στά καθαρά φορτία παρατηρήσαμε μιὰ εὐρρυθμὴ κίνηση τῆς ἀγορᾶς στοὺς βασικούς τομεῖς ὅπως ἡ Καραϊβική, Μαύρη Θάλασσα, Ἐρυθρά, Περσικός, Σιγκαπούρη.

τά ναυλωθέντα Ἑλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

MARIA Λ.: Νότιο Βραζιλία 29.000 τόν. γεννήματα Μπορντώ/ Ρότερνταμ, δολ. 7, 11 ἡμέρες, Αὐγούστου 17-26.

ΟΣΕΑΝΤΖΟ Υ': Ἀμερ. Κόλπο 13.500 τόν. φωσφάτα δυτικὴ ἀκτὴ Ἰνδίας, δολ. 24,75 φίο, 4.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αὐγούστου 9-14.

ΣΗΜΠΛΟΥ: Ἀμερ. Κόλπο τόν. φωσφάτα δυτικὴ ἀκτὴ Ἰνδίας, δολ. 24,75 φίο, 8.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αὐγούστου 15-20.

ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.: Ποταμὸ Μισισσιππὶ 23.400 τόν. σιτηρὰ Βενεζουέλα, δολ. 158.780 κατ' ἀποκοπὴ φίο, 30 ἡμέρες, Αὐγούστου 9-12.

ΣΕΙΡΗΝΑ: Ἀμερ. Κόλπο φορτῖο σιτηρῶν μέχρι 84.000 τόν. d.w. Ἀμβέρσας/Ρότερνταμ/ Ἀμστερ-

νατμ δολ. 5,50 φίο, 12 ἡμέρες, Αὐγούστου 16-26.

NORA: Ἀμερ. Κόλπο 27-28.500 τόν. γεννήματα Ἀμπουκίρ, δολ. 13,80 φίο, 6.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτεμβρίου 2-9.

ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ: Ἀμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα Ἰαπωνία, δολ. 10,25 φίο, 9.000/6.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αὐγούστου 20-30.

ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ: Τολέδο καί Σαίντ Λώρενς 17-25.000 τόν. σιτηρὰ Ἰσπανικὸ λιμάνι Μεσογείου, δολ. 13 φίο καί δολ. 6 φίο ἀντίστοιχα, μέσα Αὐγούστου.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΒΟΛΟΣ: Λά Παλς 11.160 τόν. σιτηρὰ Λεμεσό, δολ. 6,75 φίο, 4.000/3.500 τόν. φορτοεκφόρτωση, Αὐγούστου 7-10.

Niva Shipping Ltd.

SHIPBROKERS • CHARTERING AGENTS
SALE & PURCHASE • CONTRACTING



86 Filonos Street Piraeus Greece

Phones: 4171951-4171441-4130962

4527530-4527531-4527532

Telex: 21.3254-21.3822-21.1005-21.1086 NIVA

Cables: "NIVAFREIGHT" Piraeus



NIKY: Ντόκι 'Αφρική 25.000 τον. περίπου γαϊν-
θρακες Κόντινεντ, δολ. 10 φίο, 20.000/10.000 τον.
φορτοεκφόρτωση, Αύγουστου 25 — Σεπτεμβρίου
5.

ΠΡΩΤΕΥΣ: Γιουγκοσλαβία 10.000 τον. καλαμπόκι
"Ακαμπα, δολ. 14 φίο, 2.500/2.000 τον. φορτοεκφόρ-
τωση, Αύγουστου 12-17.

ΓΙΩΡΓΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ: Μάλαγκα 27.500 τον.
κριθής Τζέντα, δολ. 7,75 φίο, 4.000/3.000 τον. φορ-
τοεκφόρτωση, Αύγουστου 15-20.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.: 29.048 τον. d.w. του 1981, παράδο-
ση 'Ιαπωνία Αύγουστου 8-13, επαναπαράδοση Μεγ.
Λίμνης/Κάλαβεστον, δολ. 2.500 την ημέρα.

ΒΕΛΟΣ Ι.: 26.500 τον. d.w. του 1975, παράδοση
Τζάκσονβιλ ή Χιούστον Αύγουστου 17-27 επανα-
παράδοση Κίνα, δολ. 3.850 την ημέρα πλέον δολ. 150
για παράδοση Χιούστον.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΙΓΝΙΤΥ: 26.225 τον. d.w. του 1985,
παράδοση Φόξ Αύγουστου 9-14, ένα κυκλικό ταξίδι
Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσαρεο
δολ. 3.400 για τις πρώτες 60 ημέρες και δολ. 3.900
για κάθε επιπλέον ημέρα.

ΜΑΡΙΑ Β.: 66.855 τον. d.w. του 1989, παράδοση
Σαντάντερ αμεση, επαναπαράδοση Τζέντα, δολ.
2.500 την ημέρα.

ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ: 12.930 τον. d.w. του 1970, πα-
ράδοση στον πιλότο Καρατάι 'Ιουλίτου 25 — Αύγου-
στου 5, επαναπαράδοση στον πιλότο Μπαγκλαν-
τές, δολ. 2.500 την ημέρα, συμπεριλαμβανομένων
υπερωριών.

ΕΙΡΗΝΗ: 17.420 τον. d.w. του 1985, παράδοση
στον πιλότο Γκότνεμπουργκ Αύγουστου 15, επανα-
παράδοση Ντακάρι/Λομπίτο, δολ. 4.500 την ημέρα,
όψιόν ένα κυκλικό ταξίδι δολ. 3.850 την ημέρα.

ΑΡΤΕΜΙΣ: 21.384 τον. d.w. του 1977, παράδοση
Γκεραλτον Αύγουστου 10-20, επαναπαράδοση
'Αμβέρσα/Αμβούργο, δολ. 3.000 την ημέρα, πλέον
αμοιβής δολ. 15.000.

ΑΡΜΠΕΛΑ: 40.400 τον. d.w. του 1975, παράδοση
στον πιλότο Πακιστάν Αύγουστου 20-31, ταξίδι μέ-
σω Αυστραλίας με επαναπαράδοση
'Αλεξάνδρεια/Πόρτ Σάιτ, δολ. 2.500 την ημέρα.

ΑΤΡΕΥΣ: 22.312 τον. d.w. του 1974, παράδοση
'Αμβούργο Αύγουστου 20-31, επαναπαράδοση 'Α-
πω 'Ανατολή, δολ. 3.250 την ημέρα.

ΑΝΘΙΠΠΗ Α.: 28.931 τον. d.w. του 1976, παράδο-
ση 'Αμβέρσα/Αμβούργο Αύγουστου 12-13, ταξίδι
μέσω 'Ερυθράς/Περσικού Κόλπου, με επαναπαρά-
δοση Μουσκάτ, δολ. 3.800 την ημέρα συμπεριλαμ-
βανομένων υπερωριών.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ: Ρόττερταμ 26.800 τον. καθαρά,
μέρος φορτίου, 'Αβονμαουθ, WS 125, Αύγουστου
10.

ΜΠΩΜΟΝΤ: Σίντι Κερίρ 80.000 τον. μέρος φορ-
τίου, Λέγκχορν, WS 55, αμεση.

ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ: Σαλλόμ Βόε 80.000 τον. μέρος
φορτίου, Χάβρη/Δουνκέρκη χωρίς να είναι γνω-
στές άλλες λεπτομέρειες.

ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ: Μόνου 127.000 τον.
ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 25,25, Αύγουστου 18.

ΑΘΗΝΙΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ: Καραϊβική 25.000 τον.
καθαρά, μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο
WS 70, Αύγουστου 4.

ΠΑΣΑΔΕΝΑ: Γέμπο 95.000 τον. Μοχαμεντία, WS
37,5, Αύγουστου 17.

ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ: Γουαντί Φεϋράν 75.000 τον. Με-
σόγειο WS 50, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 47,5, Α'υ-
γούστου 9.

ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α.: 'Εκουαντόρ 52.500 τον. μέρος
φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερικ. Κόλπο
WS 80, όψιόν Καραϊβική WS 85, όψιόν Λάς Μίνας
WS 105, Αύγουστου 13.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Λά Σαλινά και Πουέρτο Λά
Κρούζ 101.000 τον. μέρος φορτίου, Γουίλχελμ-
βεν WS 25, Αύγουστου 14.

ΜΕΤΕΩΡΑ: Περσικό Κόλπο 75.000 τον. μέρος
φορτίου Σίντεντ και Γκηλόγκ WS 42,5, Αύγουστο.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: Σαλλόμ Βόε 85.000 τον.
μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 42, ό-
ψιόν 'Αμερικ. Κόλπο WS 39,5, Αύγουστου 13.

ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΟΜΑΝΤ: Κωνσταντία 80.000 τον. μέ-
ρος φορτίου, Μεσόγειο WS 45, Αύγουστου 10.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣΣ: Μετζάια 80.000 τον. μέρος
φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ WS 45, όψιόν Μεσόγειο WS
52,5, Αύγουστου 11.

ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ: Καρίπιτο και Πουέρτο Λά Κρούζ
53.000 τον. μέρος φορτίου, Ντελαγουέρ WS 62,5,
Αύγουστου 7.

ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ: Περσικό Κόλπο 45.000
τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 75, Α'υ-
γουστο.

ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ: Πριόλο 17.000 τον. καθαρά, μέ-
ρος φορτίου, Μεσόγειο WS 147,5, Αύγουστου 4.

ΤΑΥΡΟΣ: Σιγκαπούρη 27.000 τον. καθαρά, μέρος
φορτίου, 'Ιαπωνία, WS 89, Αύγουστου 10.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Λά Σκίχρα 80.000 τον. μέρος φορτίου,
άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο WS 35, όψιόν
ΗΒ/Κόντινεντ Μεσόγειο, Αύγουστου 7.

ΓΚΑΛΕΡΙ: Σίρρι 'Αϊλαντ 140.000 τον. Σαρρόκ,
ναύλος δέν έγνωσθη, Αύγουστο.

ΛΕΝΙ: Σίρρι 'Αϊλαντ 140.00 τον. Σαρρόκ, ναύλος
δέν έγνωσθη, Αύγουστο.

ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α.: Σίρρι 'Αϊλαντ 260.000 τον. μέ
διάφορες όψιόν χωρίς να ανακοινωθεί ναύλος, Α'υ-
γουστο.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Πούντα Καρντόν 53.000 τον. μέρος
φορτίου, Πούντα Παλένκ, δολ. 102.500 κατ' άποκο-
πή, Αύγουστου 5.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Σαλλόμ Βόε 85.000 τον. μέρος
φορτίου, Ντόνγκες WS 80, Αύγουστου 1.

ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ: Ντόνγκες 20.000 τον. μέρος φορ-
τίου, Μεσόγειο, WS 95, άρχές Αύγουστου.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

ΚΥΡΝΙΚΟΣ Ε.: 39.950 τον. d.w. του 1983, πλωτή ά-
ποθήκη για 6 μήνες προς δολ. 120.000 κατ' άποκο-
πή με όψιόν άλλους 6 μήνες, άρχές Αύγουστου.

Οί 'Αγοραπωλησίες

'Η κατάσταση της ναυαγοράς, άφ' ενός,
και οι θερινές διακοπές, άφ' έτέρου, τείνουν
να ανακόψουν τό ζωηρό αγοραστικό ένδια-
φέρον των εύκαιριακών αγοραστών χωρίς ό-
μως να τό εξαλείφουν. Καί ένώ για πολλούς
τύπους και μεγέθη πλοίων παρατηρείται μία
σχετική άδιαφορία, ζωηρός είναι ό ανταγω-
νισμός άλλου, όπως π.χ. στην πρόσφατη πε-
ρίπτωση handy size (Laker) του 1975 όπου
πέντε τουλάχιστον σοβαρές προσφορές πα-
λεύουν για την άπόκτησή του.

Στά δεξαμενόπλοια, αναφέρθηκαν οι έξι
πωλήσεις:

ΤΤ "ESSO MADRID" (388.000 TDW/1976)
σέ άγνωστη τιμή.

ΜΤ "SCOTTISH LION" (57.000
TDW/1979/PRODUCTS άντι τιμής δολ.

6.000.000 περίπου.

ΜΤ "ΝΑΙ ΝΟΕΜΙ" (30.500 TDW/1973) δολ.
3.250.000.

Σέ μία έκτάς αγοράς διαπραγμάτευση, ή
TEXACO μεταβιβάζει την κυριότητα των Τ/Τ
"J. PAUL GETTY"/"GEORGE F. GETTY"/
"LOS ANGELES GETTY" (227.000 TDW/1971-
73-74) στην ΝΥΚ άντι δολ. 42.000.000 και τό
υπόλοιπο δεκαετούς χρονοναυλώσεως στην
MITSUBISHI.

Μέσα σέ κλίμα άβεβαιότητας πού δέν δια-
λύεται παρά μόνο τη στιγμή της παραδόσε-
ως λαμβάνει χώρα αριθμός διαπραγματεύ-
σεων. Πολλές φορές, ή άποτυχία έπεται της
τελικής συμφωνίας (περίπτωση ΜV "TA-
TRA").

Μέ κάθε, λοιπόν, επιφύλαξη ως προς τό ά-
ποτέλεσμα, σημειώνουμε αριθμό πωλήσεων
μπάλκ κάρριερς.

Τό ΜV "MASOVIA" (55.000/1975) φέρεται
πωλούμενο σέ Τούρκους άντι δολ. 3.600.000.

Τό Μ/Μ "MANILA TRIUMPH" (69400/1981)
σέ αγοραστές της "Απω 'Ανατολής άντι ά-
γνωστης τιμής.

Τό Μ/Μ "SHINNING STAR" (25.900/1977)
σέ Κινέζους άντι δολ. 2.500.000.

Τό Μ/Μ "NADINE" (26.900/1968) στά δολ.
920.000.

Τό Μ/Μ "EMBARCADERO" (31.300/1974)
στά δολ. 750.000.

Τό Μ/Μ "TACOMA CITY" (26.250/1971), τι-
μή άγνωστη.

Τό Μ/Μ "OCEAN LEAD" (23.800/1977) do.
2.150.000.

Τέλος, στά πλοία γενικού φορτίου, επανα-
ββαιώνεται ή πώληση των ΜV "YOUNG
SKY" και "YOUNG STAR" στά δολ. 3.800.000
συνολικά. Τά πλοία είναι 18.515 τον. d.w. του
1977.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Παρά την πρόσφατη αναβίωση του αγορα-
στικού ενδιαφέροντος στην "Απω 'Ανατο-
λή, ό ρυθμός νέων αγορών παραμένει άργός
μέ άποτέλεσμα την καθήλωση των τιμών,
πρός τό παρόν, σέ χαμηλά επίπεδα.

'Η Κίνα παραμένει άπρόθυμος αγοραστής
μεσαίου μεγέθους φορτηγών πλοίων σέ τι-
μές μεταξύ δολ. 105-112.

'Η Κορέα επιλεκτικά ενδιαφέρεται για δε-
ξαμενόπλοια ή μεγάλα φορτηγά μεταξύ δολ.
108-115.

'Η Ταϊβάν αγωνίζεται να κρατήσει τις τι-
μές χαμηλά και προσφέρει μεταξύ δολ. 100-
110.

'Η 'Ινδία έδειξε ένα ενδιαφέρον για 2-3
πλοία 4-6.000 τόννων έλαφρού έκτοπίσμα-
τος στά δολ. 100.

Τό Πακιστάν εισέρχεται στην αγορά για
μέτριοι μεγέθους πλοία στά δολ. 100-105.

'Η Μεσόγειος πληρώνει δολ. 55-80, αναλό-
γως μεγέθους και καταστάσεως πλοίου.

Καιροσκοπικές αγορές εξακολουθούν να
υπάρχουν στον Πειραιά σέ ποικίλες τιμές,
μέχρι και δολ. 85.

" SACORAFOS "

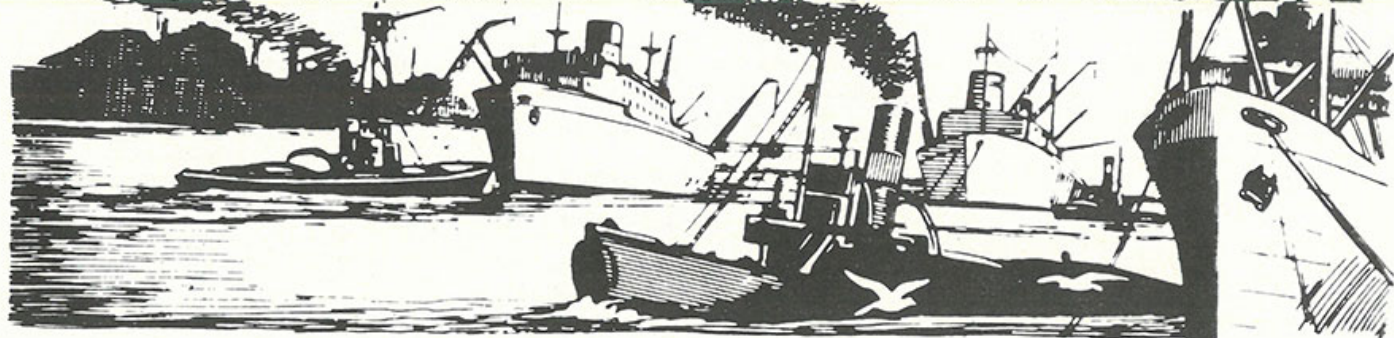
SPECIFICATION/CLAIMS

&

TRANSLATIONS

ANSAPHONE 86.27.469

NAFTIKA CHRONIKA



FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

Editor: D. Rigas - Cottakis

Issue No. 1205/964, August 15th, 1985

THE SEAMENS FUND

NAT, the Greek seamen's pension fund must borrow in the tune of 12,5 billion drachmas by the end of 1984 in order to cover all pensions due.

This heavy borrowing has become necessary due to the ludicrous way by which the Fund has been managed during the past 17 years and especially due to the large number of "outsiders", estimated around 12,500 persons who are not seamen and have never paid one penny, but were simply funded for political reasons.

FOREIGN COMMENT

The foreign press has recently been giving the impression that Greek shipping is on the verge of catastrophe by quoting the instances of a few shipowners and of a bank which has hurriedly chosen to abandon its shipping business.

On July 29, "Forbes" magazine in an international review, publishes an article entitled "Shipwreck" which again quoting isolated instances, said the only hope for shipowners to survive lay in shipwreck and the indemnity for the lost vessel.

We shall say, as we have done many times in the past, that in every profession, shipping included, there are the good and the bad businessmen and, unfortunately, when a bad businessman

is exposed, that is all one hears about and the case is magnified out of all proportion. May times, also, it is used expertly to blacken the name of a great and traditional institution like Greek shipping.

There is no doubt that world shipping is going through very difficult times and, in our opinion, the fall in values is more critical than the fall in freight rates. But between that point and the conclusions of "Forbes" magazine there is a long way to go and the object of such articles is only too obvious.

CALCUTTA SHOULD BE BOYCOTTED

A propos the case of the ship "Vall Pero" which has been "under arrest" in Calcutta since April 20, by the local union, other instances have surfaced of Greek ships which, because of their urgent need to sail for other ports, have succumbed to the systematic blackmail of these Indian unions and have paid whatever was asked of them.

The case of the "Vall Pero", however, proves that either the local union is something of a state within a state in Calcutta or that it is part of systematic racket headed by "bosses" with a hold on public servants and the courts.

Whatever the case may be, the fact remains that ships are being sorely tried in Calcutta and that the only way of meeting the situation is by avoiding the

port altogether. It should be declared a "hazard" by independent shipowners the world over and when foreign cargoes stop moving to Calcutta, then the local authorities will realize, together with the unions and whoever is behind them, that they cannot behave the way they are doing towards international shipping.

THE WORST MARKET FOR SEVEN YEARS

It is undoubted that the recent level of rates paid in the strategic grain routes could not be even imagined a couple of months ago.

The U.S. Gulf to Japan rate sunk to a seven year low of US\$ 10,00, while the corresponding rate to the Continent reached around US 5.50.

The slowdown of the growth of world economy is dampening heavy industry demand for coal and ore and exerts pressure on the spot market. Although there is a certain amount of relief to be gained from the relative weakness of the dollar, declining interest rates and a reduction in bunker prices, such economic factors will take time to influence the shipping markets, while only on their own cannot significantly influence demand for ship carrying capacity.

Although scrapping of old tonnage reached record levels, with 478 vessels of 22,7 million dwt going to the breakers during the first seven months of 1985,

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-930 7561

the spate of new deliveries enlarges the imbalance between supply and demand with profound results in the freight market.

The question is where does this end? while it is evident that by no means recovery is just around the corner.

SHIPBUILDING SUPPORT

The European Commission has announced in Brussels that it might approve the granting of subsidies for the renovation of shipyards in Britain, Italy, France and Holland provided quarantees are given that there will be no changes in their original plans.

The Commission had embargoed subsidies to shipyards in 1984 in Britain, France, Italy and Holland, pending an examination of the subject. With regard to the French programme, the Commission has not yet made known its findings.

EEC rules provide that the Commission can approve, up to the end of next year, shipbuilding subsidies because of the acute crisis provoked by Asiatic competition in this sector. The subsidies are aimed at making the shipyards more competitive and reducing their over-capacity.

THE WORLD FLEET

The decline in tonnage of the world's merchant fleet is continuing. During the first quarter of 1985 it was reduced by 140 ships and 0.6% in gross tonnage. In 1984 the total decline amounted to 1.2%.

On April 1, 1985, the world fleet consisted of 34,037 ships (of more than 300 tons) totalling 376,347,000 grt and 530,514,000 dwt.

Moreover, according to the Bremen Institute, while world tonnage had increased by 23.8% from 1975 to 1985, the tonnage of small maritime countries had increased by only 2.4%. The small maritime countries are those with a fleet of less than 100,000 grt.

In 1975 the countries in this category were 58 in number and owned 646 ships (of more than 300 tons) totalling 1,488,756 grt. On April 1, 1985, these countries, which have meanwhile grown to 61, owned 1,524,868 grt. or 2.4% more, while the number of ships had declined to 571.

THE "CHANNEL"

Another small step has been taken towards realising the century-old dream of linking England and France by a tunnel under the English Channel. It

consists of a cooperation agreement signed by British and French financial backers of a rail tunnel.

The French bankers are a consortium entitled France-Manche which is made up of public works contractors and banks. On the British side, the consortium is entitled Channel - Tunnel and is made up of similar bodies in Britain.

The agreement was signed prior to presenting the governments of both countries with a detailed and final plan for the construction, the financing and the exploitation of this great project.

HELMEPA HELDS ANNUAL GENERAL ASSEMBLY

HELMEPA members convened for the

third time in the Association's life during its Annual General Assembly meeting during which associate members were cordially invited and attended the first part of the session, during which the Annual Report was presented and other agenda business conducted.

The 300 regular members present were then left to proceed with elections for the new Board of Directors who comprises of the following well-known members of the Greek shipping community.

Chairman: George P. Livanos, Vice Chairman: Paul J. Ioannides, Gen. Secretary: Peter N. Goulondris, Special Secretary: John C. Lyras, Treasurer: Matheos D. Los. Members: George J. Koyman-taros, Miltiadis S. Lazarimos, Nicos D. Efthymiou, Andreas A. Potamianos, George M. Foustanos, Nicos A. Soutos

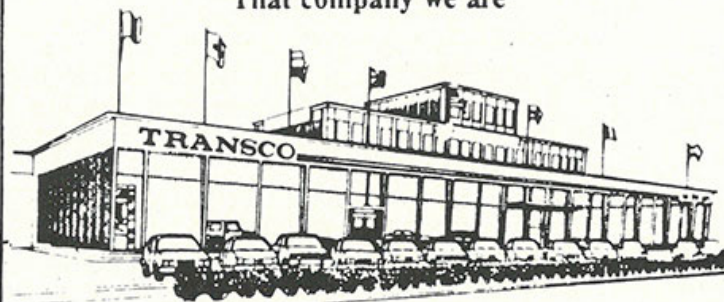


we deliver cars to the world

TRANSCO

Keeping a constant stock of more than 300 brand new cars making 5000 happy clients a year.

That company we are



TRANSCO TAX FREE CARS

NOORDELAAN 95 B-2030 ANTWERP - BELGIUM
Phone: 03/542.62.40 (10 lines) Telex: 35.207 Trans B

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΑΘΗΝΩΝ
TRANSCO HELLAS

Λεωφ. Συγγρού 336. Τηλ.: 9561948 - 9565820 -
9594877 TELEX: 22 2343

ΣΑΣ ΣΥΜΦΕΡΕΙ ΑΠΟ ΟΛΕΣ ΤΙΣ ΠΛΕΥΡΕΣ

DAWN OF A NEW ERA FOR ROYAL CRUISE LINE'S LUXURY CRUISING

Royal Cruise Line has recently announced its commitment to build two new 990 passenger luxury cruise ships to join its present fleet of the 10.500 gross tons "Golden Odyssey" and the 25.500 gross tons "Royal Odyssey". The new vessels ordered at Jos. L. Meyer shipyard in Papenburg, West Germany will be the first new cruise ships built for the American Market in the past ten years specifically designed for worldwide cruising.

Construction of the first 495 cabin, 40,000 ton ship, named already the "Crown Odyssey", will begin immediately, and Royal Cruise Line expects delivery in the first quarter of 1988. The second vessel, to be constructed concurrently, is tentatively scheduled for delivery at the end of the same year.

The expansion represents an investment in excess of 200 million dollars and by increasing the line's capacity to a total of 3.300 berths, it will place Royal Cruise Line among the five largest cruise lines in the world.

As confirmed to us by Mr. Pericles Panagopoulos, Chairman and Chief Executive of Royal Cruise Line, construction of these vessels will be jointly financed by Citibank and a West German Bank, while Meyer Werft has won the contract over strong competition from shipyards in France and Denmark because of its modern facilities and its tradition in shipbuilding since 1795.

At present Meyer Werft employs 1.600 people, of whom more than 85% are skilled workmen with a long-standing

family association with the yard. Through nearly two centuries the yard is still a private enterprise, owned by the Meyer family and managed today by Mr. Josef F. Meyer and his son Bernard who are the sixth generation of family members owning the company.

Over the decades Meyer Werft has built up a reputation in the construction of highly sophisticated ships and besides continuously updating its technical facilities has tripled in 1983 the under-roof area for shipbuilding, with simultaneously opening a new conversion and repair centre.

Orders received by the yard in recent years include luxury car and passenger ferries with a capacity of up to 35.000 gross tons, Ro-Ro ships and gastankers with a capacity of up to 35.000 m³.

Royal Cruise Line has contracted the renowned Danish ship design firm, Knud E. Hansen, as marine consultants, while the international interior design teams, Agnes and Michael Katsourakis and Frosso and John Terzoglou, will assist Panagopoulos in designing the interior of the new ships. Katsourakis, Terzoglou and Panagopoulos previously collaborated on the elegant decors of the "Golden Odyssey" and the "Royal Odyssey".

Among the innovative features planned for the new luxury liners is a unique outdoor glass elevator to transport passengers to an expansive lounge on the top deck with 360 degree views. Other features include an increased number

of lavish, spacious suites, private lounges for groups, expanded fitness and health facilities including an indoor pool, jacuzzis, jogging tracks and two outdoor pools. Nightclub plans include a dramatic revolving stage and an eight-tiered lounge for maximum entertainment visibility.

In addition to visible passenger amenities, plans include state-of-the-art electronics, sophisticated satellite navigation and communications, advanced equipment to increase fuel efficiency and innovative hull lines. Other considerations concern efficient passenger and baggage handling on embarkation and disembarkation, as well as designs for the most effective provisioning in port.

In asserting these considerable expansion of his company, Mr. Panagopoulos emphasized that it was the very strong and steady demand for Royal Cruise Line's deluxe standard of worldwide cruising over the past ten years that has provided the basis for such a serious decision and the new first-class ships will further develop the line's dominant presence throughout the Mediterranean, Scandinavia and Far East.

50 YEARS AGO

— Its does not look as if the negotiations with the unions on the new wage scale will be concluded successfully in the very near future and it is on such a conclusion, mainly that order and calm on our merchant ships depend.

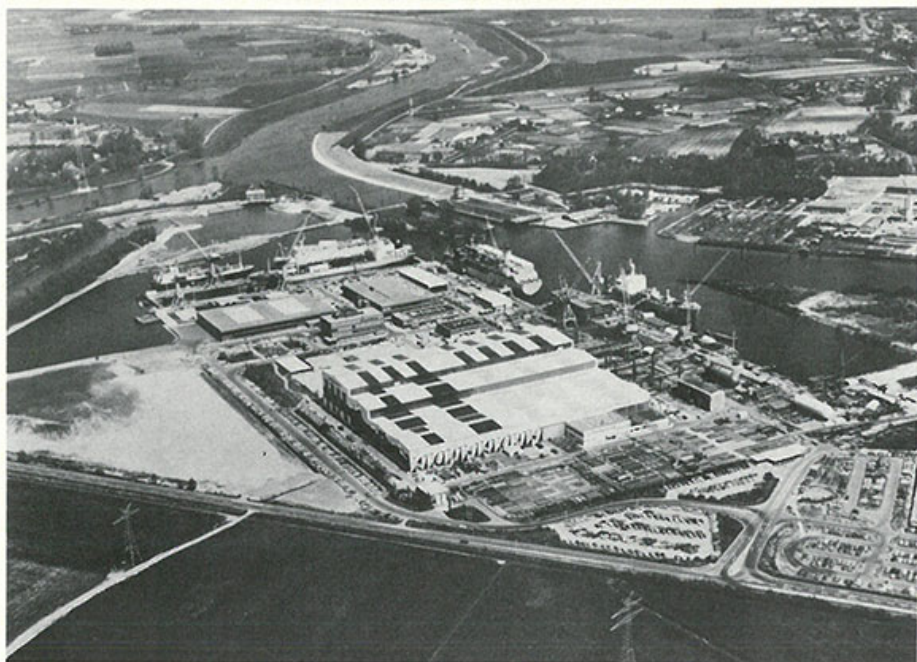
— The Navy Minister has been given a list of the Coastguard officers deemed expendable following the coup attempt. Shipping circles are most upset by the methods followed in this lamentable purge of many officers considered the best suited to fulfill the aspirations of Greek shipping and solve its many problems.

— We are reliably informed that the Papadatos brothers, who are tobacco importers in Germany, and Mr. Maris Embiricos, are negotiating the construction of two 5000-ton passenger motorships for the Mediterranean at the Neptun Yards in Rostock.

— The Seamen's Pension Fund (NAT) had a surplus of three million drachmas during the first half of the current year and, in order to make its capital more productive, has invested Drs. 2,700,00 in the purchase of the Constantopoulos Building in Piraeus on the corner of George I and Praxitelous streets where the Inspectorate of Merchant Ships, the Navy Court and other naval services will be housed.

— Because of the 15th of August holiday observed by printers and newspaper sellers, Naftika Chronika is being issued a day earlier.

(Naftika Chronika No. 112/15.8.1935)



Meyer Werft in Papenburg, W. Germany, where the two new 40.000 gross tons cruise liners will be built, for account of Royal Cruise Line.

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

Sale & Purchase:

Tel. 413 4227 453 1144
Telex 21 3893 THAN GR

Chartering:

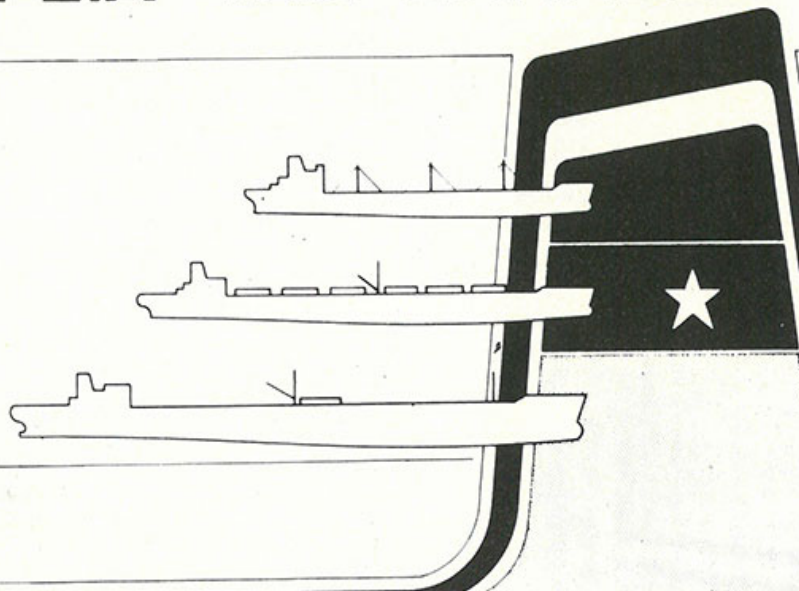
Tel. 453 1883 453 1556 453 1707
Telex. 21 3891 THAN GR 21 3892 THAN GR

Branch:

107-109 Filonos Str.
P.O.Box 80167
GR - 185 10 Piraeus - Greece



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



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟ

ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ

Α' ΠΑΓΙΟ

	Κ.Υ.	ΞΕΝ.	S.M.	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΚΕΝΤΡ. ΥΠΗΡ.	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Ακίνητα									
Οικόπεδο	27.184.802								
Κτίριο	280.030.737				307.215.539				307.215.539
Εγκαταστάσεις	944.771	3.106.654	5.018.863	9.324					
Μείον αποσβέσεις	366.997	2.131.129	2.971.157	194	577.774	975.525	2.047.706	9.130	3.610.135
Έπιπλα και Σκεύη	734.001	1.772.019	2.012.254	659.516					
Μείον αποσβέσεις	547.622	1.313.140	1.529.873	49.846	186.379	458.879	482.381	609.670	1.737.309
Μηχανήματα	336.928	907.850	3.503.716	8.365					
Μείον Αποσβέσεις	119.544	697.707	2.497.401	1.603	217.384	210.143	1.006.315	6.762	1.440.604
Μηχανές γραφείων	198.992	39.938	58.056	84.434					
Μείον αποσβέσεις	144.574	22.531	47.308	19.224	54.418	17.407	10.748	65.210	147.783
Εργαλεία — Όργανα	22.993	136.212		11.350					
Μείον αποσβέσεις	7.405	75.683		1.383	15.588	60.529		9.967	86.084
Βιβλιοθήκη Οργανισμού	118.700	10.713							
Μείον αποσβέσεις	68.501	10.179			50.199	534			50.733
Έξοδα Ίδρυσης & Οργάνωσης					1				1
Εγγυήσεις					188.331			102.000	290.331
Ιματισμός		3.198.113							
Μείον αποσβέσεις		1.766.629				1.431.484			1.431.484
Είδη Ψυχαγωγίας		107.711							
Μείον αποσβέσεις		80.171				27.540			27.540
Μεταφορικά Μέσα			504.701						
Μείον αποσβέσεις			218.703				285.998		285.998
Διαμορφώσεις Χώρων			214.836						
Μείον αποσβέσεις			184.347				30.489		30.489
ΣΥΝΟΛΑ					308.505.613	3.182.041	3.863.837	802.739	316.354.030

Β' ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ

Εμπορεύματα						2.834.789			2.834.789
ΒΑΡ		14.666							
Χρησ. Ξεν.		328.306			342.972				342.972
Εμπορεύματα καθ' οδόν						70.961			70.961
Εμπορεύματα ακατάλληλα						46.924			46.924
Υλικά συσκευασίας						1.373.840			1.373.840
Ηλεκτρολογικό υλικό					70.817				70.817
Κάυσιμα					334.901				334.901
Προσωρινοί Χρεωστ. Λογαριασμοί					345.000	152.737	210.805		708.542
Χρεώστες							2.655.739		2.655.739
Λειτουργική Εξυπηρ. Κλάδου Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.					14.164.378				14.164.378
ΣΥΝΟΛΑ					14.509.378	901.427	7.193.058		22.603.863

ΓΙΣΜΟΣ 1984

Γ' ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ

Ταμείο			615.506		198.688	25.917	840.111
Καταθέσεις σε Τράπεζες							
Ε.Τ.Ε./Ναυτιλ.	72.259.463	750.222					
Τράπεζα Κρήτης	14.116.093						
Τράπ. Κεντρ. Ελλάδ.	<u>142.484.992</u>	131.500.342	228.860.548				
Τράπεζα Εργασίας		<u>362.815.334</u>			72	495.065.898	723.926.518
Τράπεζα Ελλάδος		<u>ΣΥΝΟΛΑ</u>	<u>229.476.054</u>		<u>198.760</u>	<u>495.091.815</u>	<u>724.766.629</u>
Δ' Επιχορήγηση Ξενώνα			122.871.278				122.871.278
Επιχορήγηση Πρατ.							
Τροφίμων		<u>ΣΥΝΟΛΑ</u>	<u>47.279.883</u>		<u>47.279.883</u>		<u>47.279.883</u>
			<u>170.151.161</u>				<u>170.151.161</u>

Ε' Συμμετοχή από ΕΣΤΙΑ							
παρελθ. χρήσεων	83.308.171	24.401.568					
· χρήσης 84	<u>39.320.921</u>	<u>11.931.136</u>					
				122.629.092	36.332.704		158.961.796

ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

722.642.206 126.712.560 47.588.159 495.894.554 1.392.837.479

ΛΟΓ/ΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ:

ΠΑΓΙΑ Ν.Α.Τ.
(Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)
ΠΑΓΙΑ ΠΡΑΤΗΡΙΟΥ

1
1

1
1

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

Α' ΚΕΦΑΛΑΙΑ

	ΚΕΝΤΡ. ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Πόροι - Κεφάλαια	719.372.938	123.058.523	47.279.883	481.668.234	1.371.379.578

Β' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Προμηθευτές	92.536		109.478		202.014
Ελληνικό Δημόσιο	675.253	462.549	29.217	9.049	1.176.068
Ασφαλιστικοί Οργανισμοί	1.484.236	2.681.966	15.364	5.793	4.187.359
Λειτουργική Εξυπηρέτηση	189.043		1.480	47.100	237.623
Δαπάνες Σκοπών	828.200				828.200
Πιστωτές				14.164.378	14.164.378
Προσωρινοί Πιστωτικοί Λογα- ριασμοί		509.522	152.737		662.259

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ 722.642.206 126.712.560 47.588.159 495.894.554 1.392.837.479

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ:
ΠΑΓΙΑ ΝΑΤ (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)
ΠΑΓΙΑ ΠΑΤΗΡΙΟΥ

1
1

1
1

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1984

ΧΡΕΩΣΗ

	ΚΕΝΤΡ. ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤ. ΤΡΟΦ.	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Δαπάνες Διοίκησης	3.463.761			2.479.215	5.942.976
Αμοιβές Δ.Σ. — Επιτροπών	886.250			208.369	1.074.619
Αμοιβές Παροχής Υπηρεσιών	2.608.591	201.349			2.809.940
Μισθοδοσία Τακτ. Προσωπικού	14.705.721	24.225.403	1.616.079		40.547.203
Παροχές Τακτ. Προσωπικού	1.187.103				1.187.103
Κρατήσεις & Εισφορές Υ/τρίτων	3.792.028	14.130.276	912.904	2.502.936	21.338.144
Έξοδα συντήρησης	31.025	582.276		8.754	622.055
Αμοιβές Παροχής Υπηρεσιών					
Έκτ. Προσωπικού	202.500				202.500
Δαπάνες Ψυχαγωγίας Ναυτικών	11.372.267				11.372.267
Δαπάνες Νομικής Συμπ/σης					
Ναυτικών	292.280				292.280
Δαπάνες Γαμηλίων Δώρων	12.049.000				12.049.000
Δαπάνες Έκτακτης Οικον. Ένι- σχυσης Ναυτικών	497.425				497.425
Δαπάνες παλιννόστησης Ναυτι- κών	5.883.186				5.883.186
Δαπάνες συμπ/σης στίς οικογ. των Ναυτικών	51.678				51.678
Αποσβέσεις	285.415	6.097.169	7.448.789	71.148	13.902.521
Αγορές Αγαθών		1.835.715			1.835.715
Έξοδα Λειτουργίας		6.106.728	320.244		6.426.972
Αποζημιώσεις απολυομ. προσω- πικού		41.974	880.676		922.650
Μισθοδοσία Εκτάκτου Προσωπι- κού		16.675		11.537.995	11.554.670
Έκτακτες αμοιβές εκτός μισθο- δοσίας		3.000			3.000
Λοιπές δαπάνες		149.007			149.007
Ενοίκιο Μονάδας		4.807.301			4.807.301
Εμπορεύματα πωληθέντα			3.738.085		3.738.085
Εμπορεύματα καταστραφέντα			410.796		410.796
Αμοιβές Τρίτων			33.000		33.000
Χορήγηση Οικον. Επιδομάτων				1.857.740.378	1.857.740.378
Διαφορά Εσόδων - Δαπανών	117.025.123				117.025.123
ΣΥΝΟΛΑ	174.313.353	58.196.873	15.360.573	1.874.548.795	2.122.419.594

ΠΙΣΤΩΣΗ

	ΚΕΝΤΡ. ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤ. ΤΡΟΦ.	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Έσοδα από ΝΑΤ	107.356.588			1.483.440.000	1.590.796.588
Έκτακτα Έσοδα	25.898.819			31.973.723	57.872.542
Συναλλαγματικές διαφορές	40.965.492			49.409.599	90.375.091
Έσοδα από λοιπές αιτίες	92.454	5.817	32.065	5	130.341
Συμβολική συμμετοχή Ναυτικών		18.089.200			18.089.200
Έσοδα ΒΑΡ		646.910			646.910
Έσοδα από φθορές - καταστρο- φές		12.942			12.942
Έσοδα από κερματοδέκτη		121.083			121.083
Συμμετοχή από ΕΣΤΙΑ		39.320.921	11.931.136		51.252.057
Πωλήσεις εμπορευμάτων			3.397.372		3.397.372
Διαφορά Εσόδων - Δαπανών				309.725.468	309.725.468
ΣΥΝΟΛΑ	174.313.353	58.196.873	15.360.573	1.874.548.795	2.122.419.594

Πειραιάς 18/6/85

Ο Πρόεδρος Δ.Σ.
ΜΙΧ. ΖΕΝΕΦΥΛΛΗΣ
ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΠΝΟ

Ο Διευθυντής
ΛΕΟΝ. ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.

Ο Τμηματάρχης Ο.Υ.
ΑΝΔΡ. ΚΑΤΣΑΡΟΣ



‘Η κίνηση τῶν ‘Ελληνικῶν Πλοίων



(α. = ἀνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = ἐφθασε)
(δ) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μικτόν)

ABIN O'IA TREINTER (δ.)	68	51073
ΑΓΑΘΗ	74	8017
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	8217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η.	71	13443
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	73	15412
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	68	8309
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	68	2980
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	55	4982
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	68	28537
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	48	2414
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III	70	15345
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΓΩΝΙΣΤΗΣ	79	5178
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ ΦΡΗΖΕΡ	70	4231
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΘΑΝΑΣΙΑ	74	8915
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15.474
ΑΘΕΝΣ ΣΤΑΡ	54	7311
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑ Κ.	81	11980
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΗΝΑΙ	56	4301
ΑΘΗΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.)	85	18510
ΑΘΗΝΟΥΛΑ	52	3361
ΑΘΛΟΝ	79	10428
ΑΘΟΛΑ ΦΟΡΡΕΣΤ	67	17418
ΑΘΩΣ	72	1586
ΑΙΑΣ	67	9457
ΑΙΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΙΓΑΙΟΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4109
ΑΙΓΑΙΟΝ ΜΠΑΙΗ	68	5537
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	68	5527
ΑΙΓΑΙΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	69	4838
ΑΙΓΙΣ ΑΘΗΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΙΟΝΙΚ	76	12498
ΑΙΓΙΣ ΛΟΤΖΙΚ	75	12498
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟ'Κ	71	11208
ΑΙΓΙΣ ΤΡΕ'Ι'ΝΤ	70	9025
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'Ι'Μ	69	8928
ΑΙΓΙΣ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	11225
ΑΙΔΗΣΟΣ	73	9389
ΑΙΗΒΩΝ	66	14383
ΑΙΗΤΖΑΣ	63	1142
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16008
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΑ'Υ	76	11084
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΙΑΝ ΣΑΝ	63	11502
ΑΙΟΛΟΣ	66	37670
ΑΙΟΛΟΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ.	66	40787

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΛΑ	68	13633
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΖΕΣΤ	69	13942
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΛΟΤΖΙΚ	69	8715
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΑΤΖΙΚ	68	8805
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΦΑΝΤΑΖΥ	68	13388
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	72	4838
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20980
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑ'Ι'Τ	61	13184
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΖΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	64	7995
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	73	57781
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΜΩΝ	71	15119
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784

ε. Πειραιά 8/7	
ε. Μαρίνα ντί Καράρα 4/7	
α. Φλάττερι Χάρμπορ 17/7	
πρ. «London Enterprise»	
α. Π. Σαίβ 17/7	
α. Μπαρμπάδος 17/7	
ε. Πειραιά 18/7	
ε. Ντάρμπαν 20/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Σίμπα 16/7	
αργεί Πειραιά	
α. Σαγκανόσκι 29/6	
α. Γιβραλτάρ 12/7	
α. Γλυμπατάν 17/7	
ε. Ροτ Λόντον 17/7	
δ. Σουέζ 23/7	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 10/7	
αργεί Πειραιά	
πρ. «Cast Sea»	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ντάρμπαν 22/7	
αργεί Έλευσίνα	
α. Σαλβαντόρ 12/7	
ε. Ίπσοντις 20/7	
α. Άμβέρσα 1/3	
α. Κακινάδα 18/7	
α. Κεμπέκ 18/7	
α. Ρίο Ίανέιρο 19/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Άνκονα 19/7	
α. Πενόκοκο 17/5	
ε. Ροζάριο 19/7	
αργεί Έλευσίνα	
αργεί Ίθδακ	
δ. Σουέζ 18/7	
α. Άλεούς 10/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Πειραιά 1/7	
υπέστελες κυπριακή	
αργεί Πειραιά	
α. Σαγκάη 2/7	
α. Μουτσούρη 17/7	
α. Βρέμνη 17/7	
διάλυση Ίνδια	
α. Σάο Φραντζίσκο 5/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Άμβούργο 22/7	
ε. Άμβούργο 21/7	
αργεί Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 9/7	
α. Κολόμπο 22/7	
ε. Πειραιά 5/7	
στό Λάγος	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Άντοφαγκάστα 15/7	
αργεί Άργοντάλι	
αργεί Πειραιά	
αργεί Χαλκίδα	
α. Κολούμπια 10/7	
α. Τάμπα 14/6	
ε. Βενετία 11/7	
ε. Λισαβόνα 13/7	
ε. Σιγκαπούρη 18/7	
α. Πειραιά 23/6	
αργεί Πειραιά	
δ. Κωνίπολη 4/7	
α. Κόρπος Κρίστι 12/7	
α. Ν. Όρλεάνη 4/7	
δ. Κωνίπολη 22/6	

ε. Ν. Όρλεάνη 4/7	
ε. Ρότερνταμ 20/7	
ε. Π. Σουδάν 29/6	
αργεί Πειραιά	
ε. Ντάρ ες Σαλάμ 14/7	
ε. Γένοβα 17/7	
ε. Μπωμόν 20/7	
α. Κάρντιφ 15/6	
αργεί Πειραιά	
δ. Ντόβε 12/7	
α. Χόγκ Κόνγκ 17/7	
αργεί Πειραιά	
δ. Κωνίπολη 8/7	
ε. Σάρζα 11/7	
α. Χάμπτον 10/7	
ε. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 14/7	
ε. Φρητδούν 15/5	
ε. Άσσμπ 20/7	
δ. Παναμά 3/7	
αργεί Πειραιά	
δ. Σουέζ 1/7	

ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19889
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ	68	24341
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΙΤΑΣ	71	9842
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13838
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΚΤΙΟΝ	76	11286
ΑΛΛΑΡΕΝ	60	6125
ΑΛΑΣΚΑ 2	59	1012
ΑΛΒΩΝ	62	13122
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Τ.	71	7402
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Φ. (μ)	78	60653
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	68	16229
ΑΛΙΑΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ	72	10089
ΑΛΙΚΗ II.	76	12378
ΑΛΙΚΗ I. Π.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΟΡ	83	15857
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	76	30277
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑ	63	1594
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΤΙΣ	70	2605
ΑΛΦΑ ΑΤΛΑΣ	85	10500
ΑΛΦΑ ΑΤΟΜΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΚΟΣΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΜΥΣΤΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ	75	12498
ΑΛΦΑ ΝΤΟΡΙΚ	74	12498
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΙΘ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13800
ΑΜΕΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	72	6680
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36081
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΑΚ	68	9118
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΝΤΙΛΙΤΖΕΝΣ	71	9049
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΑΝ	81	35522
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΚΑ'Υ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΝΟΡ	78	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛΑ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	68	23392
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688

α. Άμστερνταμ 1257	
στο Μοντεβιδέο 15/7	
α. Λάγος 4/6	
δ. Σουέζ 26/6	
δ. Παναμά 12/7	
α. Ρίο Γκράντε 6/7	
α. Ροζάριο 22/6	
α. Πόρτ Κελάνγκ 14/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Βηρυτό 9/7	
α. Σπλίτ 18/7	
ε. Πειραιά 7/7	
ε. Σαλβαντόρ 12/7	
α. Κέιπ Τάουν 19/7	
α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 18/7	
δ. Παναμά 13/7	
α. Τουμπάρδο 20/6	
αργεί Χαλκίδα	
δ. Κωνίπολη 28/6	
αργεί Σάρζα	
ε. Πειραιά 8/7	
ε. Ν. Όρλεάνη 14/7	
δ. Παναμά 11/7	
ε. Καλαμπάο 27/6	
δ. Σουέζ 18/7	
δ. Σουέζ 18/7	
α. Άν'εν 9/7	
ε. Λάγος 4/7	
ε. Τσάρλεστον 20/7	
αργεί Πειραιά	
ε. Άμβούργο 23/7	
ε. Χακάτα 4/7	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Θέουτα 11/7/8	
α. Πόιντ Νουόρ 11/7	
α. Π. Έσκουβελ 18/7	
α. Σιρεμπόν 11/6	
α. Γιοκοχάμα 16/7	
επισκευές Άμβέρσα	
ε. Μαδρίτα 18/7	
δ. Σουέζ 30/6	
α. Λάς Πάλμας 25/6	
α. Ρότερνταμ 10/7	
α. Άγκινιο 22/7	
α. Λεμεσός 6/7	
α. Λά Παλις 15/7	
ε. Λισαβόνα 19/7	
υπό ναυπήγηση	
δ. Γιβραλτάρ 3/7	
α. Τζιμπουτί 2/6	
δ. Σουέζ 15/7	
ε. Τζέινα 16/7	
α. Ταομασίνα 2556	
α. Π. όφ Σπαίην 10/7	
δ. Παναμά 29/6	
ε. Βανκούβερ 20/7	
α. Μπ. Άίρες 6/7	

α. Πόρτ Βέσμε 19/7	
α. Σάντος 17/7	
δ. Παναμά 21/7	
ε. Μπλάφ 12/7	
ε. Κουβέιτ 1/7	
δ. Παναμά 18/7	
στο Λάγος 3/5	
ε. Σάουθεντ Άνκορ. 22/6	
α. Ρίο Ίανέιρο 9/7	
δ. Γιβραλτάρ 11/7	
δ. Έλσινόρε 1	
στη Φιλαδέλφεια 3/7	
ε. Μπούμπουρι 4/7	
δ. Κωνίπολη 28/6	
δ. Παναμά 12/7	
ε. Μόντρεαλ 14/7	
δ. Σουέζ 18/7	
α. Ρίο Ίανέιρο 1/7	
α. Μπαγκόγκ 28/6	
α. Ν. Ύορκ 18/7	
α. Σέτε 21/6	
ναυπηγ. Άϊόι	
δ. Σουέζ 1/7	
α. Γουίλιμκτον 17/7	
δ. Σουέζ 19/6	
ε. Σιγκαπούρη 17/7	
α. Ντάρμπαν 25/6	
α. Χιούστον 27/6	
α. Λάς Πάλμας 6/7	
α. Μόντρεαλ 20/7	
ε. Π. Κέμπλα 10/7	
δ. Παναμά 17/7	
α. Ν. Όρλεάνη 18/7	
ε. Ρίο Ίανέιρο 21/7	
α. Μανίλα 23/6	
δ. Σουέζ 18/7	
α. Κολούμπια 11/7	
α. Ρίτσοντε Μπαίη 4/7	
ε. Μόντρεαλ 18/7	
διάλυση Ίντσόν	
δ. Σουέζ 8/7	

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Α.	67	53448
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13838
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18834
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α' Γ.Λ.	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115481
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΟΡΜ (μ.)	72	79748
ΑΝΔΡΟΣ ΤΙΤΑΝ (δ.)	70	104797
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΗ ΜΑΡΙΝΑ	64	10741
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	78	18646
ΑΝΘΩΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	78	18438
ΑΝΝΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ (δ.)	71	115925
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ	73	6350
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Ι	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΚΑΡΡΙΜΠΙΑΝ	74	7557
ΑΝΤΖΕΛΑ	62	4207
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	38353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΗΘ	84	38353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΩΝΗΣ	67	8865
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙΙ	77	38515
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΛ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	63	9733
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18862
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	72	17899
ΑΠΟΥΣ	70	3275
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΙΑ	64	2375
ΑΡΑΜΙΣ	75	1586
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΚΟΝΟΤ	68	24877
ΑΡΓΟΣ	69	9842
ΑΡΓΩ ΒΑΛΟΡ	78	1587
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑ' ΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587
ΑΡΓΩ ΦΑΙΗΘ	76	1579
ΑΡΓΩ ΧΟΟΥΠ	77	1579

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΤΗ Α.	69	8343
ΑΡΕΘΟΥΣΑ ΙΙ	72	20239
ΑΡΕΘΟΥΣΑ	63	9778
ΑΡΙΑΔΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΕΤΤΑ	65	17113
ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ	78	9998
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	36099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΓΕΝΗΣ	80	9989
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	65	1409
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13800
ΑΡΙΩΝ	73	13833
ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ	76	10801
ΑΡΚ ΜΙΝΩΣ	76	5999
ΑΡΚ ΟΔΥΣΣΕΥΣ	76	10494
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΗ	65	20206
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	65	10987
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΦΑΙΗΘ	65	11334
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΚΤΟΣ	70	9778
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	67	38845
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΣΕΝΙΑ Κ.	52	6906
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	68259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	63	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25083
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (δ.)	69	58143
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001

άρχει Πειραιά
μεσογειακές μεταφορές
υπό ναυπήγηση
άρχει Άμβουργο
α. Φραντρίτσια 13/7
α. Ίμινχμυ 8/7
α. Μπαχρέιν 18/7
α. Λός Άντζελες 8/7
α. Μπ. Άλρες 8/8
α. Τουμπάρδο 15/7
α. Ίμουίντεν 5/7
άρχει Πειραιά
α. Παρανάγκουα 11/7
α. Αϊόι 18/7
α. Λούπ Τέρμιναλ 4/7
α. Σινγκάνγκ 8/7

ε. Βενετία 14/7
α. Μομπάσα 21/7
α. Ρεσίφε 5/7
πρ. «Αννίτα»
α. Ρίτσαρντ Μπαί 15/7
ε. Σάντος 18/7
ε. Κάδιξ 18/7
μεσογειακές μεταφορές
ε. Βομβάρ 18/8
άρχει Πειραιά
ε. Άλεξάνδρεια 2/7
άρχει Σιδνεύ
α. Πειραιά 10/7
α. Χάμπτον 21/7
ε. Πόρτ Κάιζερ 21/7
άρχει Πειραιά
δ. Παναμά 10/7
άρχει Πειραιά
άρχει Χαλκίδα
άρχει Πόρτσμουρ
α. Γιούροπορτ 11/7
δ. Κωνίπολη 14/7
α. Ροζάριο 17/7
ε. Ροζάριο 7/7
ναυπηγ. Σασέμπο
α. Νταμά 15/7
ε. Σαγκά 18/6
δ. Παναμά 3/7
ε. Σάντος 18/7
ε. Φιλαδέλφεια 20/7
ε. Πειραιά
ε. Γιούροπορτ 21/7
α. Ντάρμπαν 20/7
δ. Σουέζ 15/7
άρχει Πειραιά
α. Κολούμπια Ρίβερ 10/7
α. Πράι Μόλε 10/7
α. Φλάσινγκ 22/8
έπισκευές Κίελο 25/7
άρχει Πειραιά
ναυπηγ. Τόκυο
ε. Πειραιά 12/7
α. Άμβουργο 23/7
ε. Σακάντε 10/7
έπισκευές Γιοκοχάμα 13/7
α. Ντάρμπαν 5/7
άρχει Πειραιά
α. Άδελαΐδα 3/7
ε. Γάνδη 28/6
ε. Πειραιά 30/6
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Λός Πάμας 7/7
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά

α. Άσσάμπ 8/7
στό Τζιμπουτί 27/6
α. Ρίο Γράντε 2/7
άρχει Πειραιά
ε. Γκάλβεστον 3/5
στό Σασέμπο 2/7
άρχει Ίθδκη
άρχει Πειραιά
στό Ντάρμπαν 25/6
άρχει Πειραιά
επωλήθη άλλοδαπούς
α. Ρότερνταμ 4/7
ε. Σάντα Μάρτα 3/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Ντάρμπαν 11/7
α. Φόονες 30/6
α. Λίβερπουλ 22/7
ε. Άμβέρσα 23/7
ε. Βρέμν 19/7
άρχει Στουάδα
άρχει Στουάδα
άρχει Στουάδα
ε. Σάν Νίκολας 21/7
άρχει Ήλεονία
ε. Βρέμν 22/7
α. Πόρτ Λίνκολν 22/8
ε. Πειραιά 11/7
α. Σιδνεύ 27/8
στό Κουβέτι
α. Μουροράν 2/7
δ. Σουέζ 25/8
ε. Πειραιά 14/5
ε. Νταμά 19/7
α. Λός Άντζελες 9/7
άρχει Γάνδη
στό Κισαράζου 24/7
α. Ν. Ύόρκη 5/7
άρχει Πειραιά
στη Βαλέτα 13/7
α. Άαμπενρά 9/7

ΑΣΙΑ	67	9525
ΑΣΙΑΝ ΦΟΡΕΣΤ	68	17458
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13383
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙ	65	6151
ΑΣΤΕΡΙΟΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13833
ΑΣΤΗΡ	78	29880
ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38811
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΜΑΤΟΣ	71	9466
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40548
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΖΩΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΟΚ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΚΟ	67	6103
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44801
ΑΤΛΑΝΤΙΣ	60	5788
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΛΑΚ	73	20354
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13833
ΑΤΤΙΚΑ ΡΗΦΕΡ	73	7594
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΤΤΙΚΗ	61	1385
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10963
ΑΥΛΙΣ ΕΞΠΡΕΣ	60	3476
ΑΥΡΑ	68	9824
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΑΦΘΟΡΟΣ	69	44327
ΑΦΘΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΙΚΑ ΦΡΗΖΕΡ	64	6474
ΑΦΡΟΔΙΤΗ	78	19253
ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	68	3340
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΙΑΝΟΙ	70	9247
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΜΠΑΚΟΛΙΤΣΑΣ	64	30582
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ	68	14771
ΒΑΣΙΛΗΣ	79	16432
ΒΑΣΙΛΗΣ Δ.	77	3827
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	72	12238
ΒΕΝΙ ΙΙ	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	68	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΗΤΑΓΟΥΑΙΝΒ	68	10210
ΒΗΤΑΛΑΚ	72	16838
ΒΗΤΑ ΜΠΑΛΚ	63	9269
ΒΗΤΑΣΑΝ	66	19633
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ ΙΙ	68	12005
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	81	16500
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΕΡΜΑΝΝ ΒΑΓΚΟΝΙ	83	12811
ΒΟΛΟΣ	75	6952
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΡΡΑΣ	55	3736
ΒΥΖΑΝΤΑ'ΙΝ ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΟΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΒΥΤΙΝΑ	75	15111

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΛΗΝΗ (μ.)	73	71318
ΓΑΡΔΕΝΙΑ	67	28373
ΓΑΡΜΠΗΣ	67	36038
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΣ	76	18037
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	58	3708
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	52	1699
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.	56	1581
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΥΛΑΣ	70	18834
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.	68	10544
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	72	1598
ΓΙΑΝΝΗΣ Κ.	81	16500

άρχει Πειραιά
α. Λός Άντζελες 13/5
δ. Γιβραλτάρ 17/7
ε. Βαλτιμόρη 17/7
α. Αύγουστα 15/7
διάλυση Πακιστάν
α. Ντάρμπαν 18/7
δ. Σουέζ 22/7
στην Π. Αρένας 15/7
ε. Ρίο Ίανέιρο 23/6
ε. Βρέμν 23/7
α. Ν. Ύόρκη 18/7
α. Χιούστον 5/7
δ. Μπουρνούμπελ 15/7
ε. Ντάρμπαν 9/7
διάλυση Πακιστάν

ε. Φός 22/7
δ. Παναμά 18/6
ε. Άμβέρσα 22/7
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
δ. Γιβραλτάρ 18/7
ε. Λά Γκούρα 19/6
α. Ν. Όρλεάνη 14/5
α. Σκώ 8/6
στην Άλεξάνδρεια 22/7
δ. Κωνίπολη 13/7
επωλήθη διάλυση
α. Μπαγκόγκ 17/7
α. Σαβάννα 13/7
ε. Καρντένιερ 20/6
α. Πράι Μόλε 28/6
α. Πόρτ Κελάγκ 15/7
άρχει Σετουμπάλ
ε. Λάγος 10/6
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρίο Ίανέιρο 8/7
ε. Παραμαρίμπο 17/7
άρχει Χαλκίδα
άρχει Πειραιά
διάλυση Πακιστάν
α. Κέιν Τάουν 7/7
πρ. «Sibot»
α. Ρότερνταμ 4/7
άρχει Γάνδη
α. Π. Άντζελες 28/6
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
πρ. «Φρόσω»
α. Μπαχρέιν 28/5

άρχει Σετουμπάλ
άρχει Τρινκομάλη
άρχει Άργοςτόλι
δ. Κωνίπολη 11/7
δ. Γιβραλτάρ 18/6
ε. Τσάρλεστον 11/7
άρχει Άλιβέρι
δ. Π. Σάϊδ 28/5
α. Κορούνα 3/7
α. Ρεγιουνίν 12/7
ε. Καλκούτα 22/7
δ. Παναμά 13/7
ε. Καλκούτα 22/6
δ. Παναμά 13/7
ε. Καλκούτα 22/6
ε. Σάν Λορέντζο 15/7
α. Μέθουλ Ρόουιντς 17/7
ε. Τίς 23/7
άρχει Πειραιά
α. Χάμπτον 18/7
α. Βίγκο 11/7
πρ. «Nothern Valley»
στο Κίελο 25/7
ε. Καζαμπλάνκα 14/7
α. Π. Σάϊδ 15/7
α. Τζακάρτα 30/6
α. Τσάνα 10/7
α. Πράι Μόλε 30/6
άρχει Πειραιά
δ. Παναμά 21/7
ε. Άσντον 21/5
άρχει Στουάδα
άρχει Στουάδα
άρχει Πειραιά
α. Χάμπτον 5/7
α. Βουλώνη 15/5

ε. Ν. Όρλεάνη 35/7
α. Φάμιουβ 17/7
α. Μπαχρέιν 19/7
ε. Πειραιά 10/7
α. Βαρκελώνη 18/7
ε. Χόγκ Κόγκ 17/7
α. Μπωμόν 12/5
δ. Έλσινόρε 5/7
δ. Γιβραλτάρ 3/7
ε. Άμστερνταμ 3/7
άρχει Ίγουμένιτα
μεσογειακές μεταφορές
μεσογειακές μεταφορές
δ. Κωνίπολη 14/5
μεσογειακές μεταφορές
α. Φόονες 15/6
στό Ντάρ ες Σαλάμ
ε. Καρατί 30/6
α. Σμύρνη 4/7
α. Π. Σάϊδ 8/6
α. Π. Μωχάμεντ Κασίμ 28/6
επωλήθη διάλυση
υπέστειλε λιβερνιανή
α. Άμβουργο 9/7
μεσογειακές μεταφορές
στό Άμβουργο 19/7
ε. Σαγκά 1/7

ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (μ.)	68	38124
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ.	71	9093
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΛΑ	68	9717
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	57	4734
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΥΠ.	60	3847
ΓΙΟΥΠΙΠΕΡ	52	8129
ΓΙΟΥΡΚΟ ΜΠΑΝΝΕΡ	69	9038
ΓΙΟΥΡΚΟ ΝΑΥΤΙΛΟΥΣ	60	5977
ΓΙΟΥΡΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΜΑΣΤΕΡΣ	61	16561
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΙΩΤΑ	62	10163
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	21200
ΓΚΑΛΦ ΡΗΦΕΡ	60	7669
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΓΚΟΛΑ	71	3002
ΓΚΟΛΕΜΙ	65	5836
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΑΡΡΟΥ	67	51844
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΚΛΟΥ	68	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'ΙΡ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	76	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'ΙΣ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΛΑΓΚ	72	43479
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'ΙΖΟΝ	75	13036
ΓΚΟΥΛΙΑΣ	67	20178
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109893
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'ΙΣ Λ	71	16306
ΓΚΡΗΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	63	13516
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΛΥΦΑΔΑ	69	13942
ΓΛΥΦΑΔΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	69	26356
ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥ'ΙΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ (δ.)	74	18204
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	85	18300
ΓΡΕΓΟΣ	59	9191

ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΝΙΛΑ	63	13628
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ (δ.)	61	7864
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α II	63	10085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. Κ.	68	9410
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ.	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	69	9861
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	77	3977
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε.	85	13958
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΑΙΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ.Κ.	52	2823

δ. Γιβραλτάρ 12/7		
α. Μπουσάν 11/7		
αργεί Πόρτομπουρου		
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/8		
δ. Π. Σαίξ 22/7		
ε. Π. Καμπέλο 11/8		
α. 'Ιλεούς 18/7		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 3/5		
αργεί Λευκάδα		
α. Βιτόρια 7/7		
δ. Κων/πολη 6/8		
αργεί Πειραιά		
α. Καριόμνη 17/7		
δ. Ντόβερ 11/7		
ε. Ντουάλα 18/5		
αργεί Πειραιά		
ε. Φουτζέιρα 22/7		
ε. Πειραιά 6/8		

ε. Μπανγκόκ Μπάρ 18/6		
ε. Δρέπανον 28/8		
αργεί 'Αστακό		
αργεί Πειραιά		
α. Βαλπαράισο 15/7		
αργεί Πειραιά		
αργεί 'Ελευσίνα		
α. Π. Τάλλμποτ 10/7		
ε. Μπ. 'Αίρες 10/7		
α. Φουτζέιρα 18/5		
ε. Π. Καμπέλο 18/6		
α. Μπράνσβιλ 2/7		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/8		
α. Σάντα Φε 4/7		
ε. Βομβάρ 10/7		
ε. Π. Καμπέλο 11/8		
ε. Βερακρούζ 19/8		
α. Ν. 'Ορλεάνη 35/7		
α. Ντάρμπαν 15/7		
α. Ροζάριο 19/7		
α. Σάν Νικόλας 10/7		
α. Σάντα Φε 12/8		
α. Φλάσινγκ 30/8		
αργεί Πειραιά		
ε. Π. Καμπέλο 19/8		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 18/7		
α. Βαλέντια 17/7		
δ. Π. 'Αρένας 4/7		
α. Μπάχια Μπλάνκα 13/5		
α. Ν. 'Ορλεάνη 9/5		
α. Χιούστον 18/7		
δ. Γιβραλτάρ 14/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 27/8		
α. Λός Πάμας 21/7		
δ. Γιβραλτάρ 11/7		
α. Βίλα Κονσταντίουσαν 10/7		
α. Σάντος 15/7		
δ. Σουέζ 11/8		
αργεί Πειραιά		
ε. Λάγος 28/5		
α. 'Ομάν		
α. 'Ολμπαν 14/7		
α. Σάν Νικόλας 5/5		
δ. Γιβραλτάρ 8/8		
α. Λός Πάμας 25/6		
αργεί 'Αργεντόλι		
αργεί Πειραιά		
ε. Λεμεσός 11/8		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
α. Βανκούβερ 5/7		
ε. Ν. 'Υόρκη 18/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/7		
ε. Ταρραγκόνα 18/7		
δ. Γιβραλτάρ 21/8		
δ. Σουέζ 7/5		
δ. Σουέζ 24/8		
ε. Φλάσινγκ 17/7		
α. Χακοντάτε 27/8		
α. 'Οσκαρσάν 12/7		
δ. Ντόβερ 5/7		
α. Ροζάριο 22/7		
α. Παρανάγκουα 1/7		
α. Ν. 'Υόρκη 18/7		
α. Ν. 'Υόρκη 15/7		
α. Παρανάγκουα 18/7		
α. Βοστώνη 18/7		
ναυπηγ. Σκαρμαγκά		
αργεί Γαλαξείδι		

α. Χάβρη 22/7		
αργεί Πειραιά		
δ. Π. Σαίξ 22/7		
αργεί Πειραιά		
μεσογειοακές μεταφορές		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 10/7		
ε. Ντόβερ 12/7		
α. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 30/6		
α. Μπαντάρ 'Αμπάς		
α. Καρταγένα 18/7		
α. Θέουτα 14/7		
α. Φρήπορτ 19/7		
δ. Κων/πολη 15/7		
μεσογειοακές μεταφορές		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 18/7		
ε. Γιοκοχάμα 21/5		
αργεί Γαλαξείδι		
μεσογειοακές μεταφορές		

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.)	58	16277
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	56	8243
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΙΟΓΕΝΗΣ	59	13393
ΔΙΟΥΥΣΣΟ (δ.)	62	23180
ΔΟΥΡΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48887
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ (δ.)	68	48880
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΟΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ	84	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	72	16398

ΕΒΕΛΥΝ	63	11893
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δ.)	68	48887
ΕΚΛΑΙΡ	63	13841
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΚΤΩΡ	75	14523
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5838
ΕΛΛΑΦΙ	68	19495
ΕΛΛΑΦΙΝΑ	73	14353
ΕΛΓΙΑΝΝΙ	70	12142
ΕΛΕ'ΙΣΤΡΙΑ I	64	10852
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	63	10936
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ (δ.)	68	48748
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	11005
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859

ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60670
ΕΛΛΑΣ IN ETERNITY	70	18734
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'ΙΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΜΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	69	12216
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΤΟΝ	67	9548
ΕΝΤΕΒΟΡ I	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ	74	13687
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΗΝΙΩ	65	16405
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΡΟ'Ι'Κ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	57	2074
ΕΡΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑ (δ.)	81	41223
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	67	12757
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16835
ΕΥΗ Λ.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΝΟΙΑ	70	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	58	2672
ΕΥΡΥΛΑΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΥΡΩΠΗ ΦΡΗΖΕΡ	72	6880
ΕΥΤΥΧΙΑ	65	10344
ΕΦΑΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΑΙΜ ΧΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ZANET	66	4503
ZANNHIS	81	22857
ZANNHIS MIHALOS	74	30168
ZANTE (δ.)	69	54282
ZETTA	71	20516
ZHNOBIA	68	15841
ZHNO	81	23100

αργεί Πειραιά		
αργεί Μίνα Σάκρ		
α. Σουέζ 25/8		
δ. Π. 'Αρένας 27/8		
αργεί 'Ιθάκη		
δ. Παναμά 11/7		
ε. 'Αλεξάνδρεια 1/7		
α. Χιούστον 15/8		
α. Χιούστον 15/8		
μεσογειοακές μεταφορές		
ε. Λάρνακα 11/8		
ε. Πειραιά 18/8		
α. Γάνδη 17/7		
δ. Σουέζ 4/7		
ε. Κουβέιτ 21/8		

αργεί Πειραιά
 αργεί Βασόρα
 δ. Σουέζ 16/8
 αργεί Γαλαξείδι
 αργεί Πειραιά
 α. Ντάρμπαν 30/8
 α. Γένοβα 13/7
 ε. Καρταγένα 28/8
 δ. Γιβραλτάρ 3/7
 στη Λιβύη
 δ. Γιβραλτάρ 14/7
 αργεί Πειραιά
 α. Σίμπα 29/8
 δ. Ντόβερ 17/7
 α. Τζέντα 3/7
 α. Λά Γκουέρα 1/7
 δ. Κωνστανή 11/7
 α. Ζαγκλά 15/5
 μετ. «Σύγχρονες» (κ.)
 αργεί Στυλίδα
 ε. Πουρτανάρες 457
 διάλυση 'Ινδία
 αργεί Πειραιά
 α. Παρανάγκουα 10/7
 μεσογειανικές μεταφορές
 δ. Π. Σάϊς 13/7
 μετ. «Σημητάς» (κ.)
 μεσογειανικές μεταφορές

ZINI	76	11348
ZYGOS	76	19168
ZYGOS	89	3490
ZΩΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	85	34501

HBH	70	2865
HZY PA'INTER	81	4617
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	66	21374

ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	78	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15680
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15680
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12680
ΘΑΝΙΚΙ	61	9516
ΘΑΝΤΕΡ ΦΡΟΣΤ	64	4626
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΚΟΣ	78	19885
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	68	35477
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ	85	40473
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	88	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24.000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895

ΙΔΕΑ (δ.)	65	41195
ΙΚΑΡΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	67	4390
ΙΛΙΑΝΚΑ Α.	73	9771
ΙΛΙΑΝ	72	4999
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20980
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΝΙΑΝ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	62	10420
ΙΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	85	8002
ΙΟΝΙΟΝ	70	15387
ΙΟΣ	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩ	69	8909
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	81	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΣΟΣ	68	10322
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Α.	70	16285
ΚΑΛΑΒΡΙΑ	66	24309
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Α.	74	15938
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349
ΚΑΛΥΨΟ	73	6172
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΜΠΟΣ	71	13116
ΚΑΝΑΡΗΣ	79	19037
ΚΑΝΑΡΙΑ (δ.)	78	151225
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4980
ΚΑΠ ΜΠΙΣΤΙ	74	3600
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	68	24668
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΩΝΙΔΑΣ	67	8113
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ	69	10839
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	89	14807
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΡΑΧΙΩΤΗΣ	67	18098
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1783
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	13531
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	81	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Α.	66	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	15961
ΚΑΡΙΝ ΒΑΤΗΣ	73	23888
ΚΑΡΛΟΒΑ	75	29314
ΚΑΡΜΕΝ	65	23391
ΚΑΡΜΕΝ ΒΙΤΑ	13	13098
ΚΑΡΜΕΝ ΣΕΡΕΝΑ	72	15952
ΚΑΡΜΕΝ ΦΟΝΤΑΝΑ	72	13098
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10582
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΚΑΝΤΑ	63	12407
ΚΑΣΟΣ	76	14983
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318

α. Λάρνακα 15/7
α. Άμβέρσα 8/7
άρχει Άστακό
άρχει Πειραιά

άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Σάλλου Βθε 17/7
ε. Ροζάριο 13/7
δ. Ντόβερ 2/7
άρχει Άργοστόλι
άρχει Λονδίνο

ε. Βομβάη 357
α. Τσάρλεστον 19/7
ε. Εϊνκγκ 18/6
δ. Παναμά 30/6
δ. Σουέζ 2/7
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Μόρεχεντ 18/7
α. Πειραιά 22/6
α. Σαγκάη 18/5
α. Μπάχια Μπλάνκα 15/5
α. Ροζάριο 28/6
α. Γιουρπορτ 19/7
άρχει Πειραιά
α. Κάλφαβιν 20/7
ε. Χαλδία 20/7
δ. Γιβραλτάρ 11/7
άρχει Πειραιά
δ. Π. Σάιτ 16/7
α. Σάντος 21/7
πρ. «Pilat»

δ. Κων/πολη 21/6
εγκαταλείφθηκε 15/4
αγορά εκ Παναμά
α. Πειραιά 17/7
α. Χιούστον 19/57
δ. Σουέζ 23/7
ε. Μόχα 28/6
ε. Σάρζα 9/7
ε. Πειραιά 15/7
α. Γιοκοχάμα 11/7
ε. Σάν Άντονιο 10/7
άρχει Ντόρμπαμ
α. Ρίο Ιανέιρο 25/5
α. Άστακό 18/10
α. Σάντος 25/6
α. Φιλαδέλφεια 20/7

ε. Ντόρμπαμ 21/7
στη Σαχάρα 8/7
ε. Π. Έλζαμπεθ 22/7
ε. Άμβέρσα 11/7
ε. Μπάχια Μπλάνκα 28/6
δ. Γιβραλτάρ 19/7
α. Μπιλμάο 18/7
άρχει Λονδίνο
α. Κοτονού 10/7
ε. Ρεσίφε 14/7
ε. Π. όφ Σπρίνγκ 6/7
στο Κιουρασάο
ε. Ροζάριο 9/7
αναμένει Όμαν 15/6
δ. Κων/πολη 8/6
α. Λισσαβόνα 9/7
α. Μπρέμερξδεν 29/6
άρχει Χαλκίδα
στο Όυμ Κόρ
όψωσε Κυπριακή
ε. Έσπεργκ 20/7
ε. Πειραιά 14/7
α. Μανζανίλο 1/7
πρ. «Βασλική»
άρχει Χαλκίδα
ε. Άμστερνταμ 1457
α. Πειραιά 8/6
άρχει Πειραιά
δ. Κων/πολη 11/7
άρχει Βρέμη
α. Γένοβα 15/7
α. Βανκούβερ 20/7
α. Π. Σάιτ 19/7
άρχει Νουβέιτας
α. Σιγκαπούρη 3/7
α. Ρίο Ιανέιρο 8/7
α. Πειραιά 10/7
άρχει Πειραιά
πρ. «World Jade»
δ. Κων/πολη 10/7
ε. Μουτσούρη 15/7
α. Φλόσσινγκ 10/7
ε. Γκόλβεστον 9/6
άρχει Πειραιά
ε. Πειραιά 22/6
άρχει Πειραιά
ε. Ν. Μαγκαλόρ 26/5
ε. Τσάνα 20/7
ε. Τερνέστη 18/7
α. Σάντος 18/7
στο Σακάι 18/7
ε. Βομβάη 17/7
άρχει Άργοστόλι
α. Τολέδο 22/7
δ. Π. Σάιτ 22/7

ΚΑΣΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡ	59	4632
ΚΑΣΤΑ ΣΗΛ	68	26537
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	78	3824
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Β. (δ.)	58	2580
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
KATIE	60	10187
KATINA (δ.)	66	38878

ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14851
ΚΕ'Ι'Π ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕ'Ι'Π ΚΑΜΑΡΙ	62	11416
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9868
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ	77	9738
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10480
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ	71	9964
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ	78	8890
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ	69	12251
ΚΕΝΤΑΚΥ ΧΟΟΥΜ	75	16307
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑΝ ΧΑΡΙΣ	58	5250
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΜΩΛΟΣ	64	7783
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΛΑΣΙΚ (μ.)	73	73492
ΚΛΕΑΝΘΗΣ	78	18386
ΚΛΕΙΩ	58	8791
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547
ΚΟΝΔΩΡ	67	6842
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΔΩΡΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.)	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΤΙΣ	81	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΤΑΜΠΛ	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΖΕΙΔΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24893
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ	67	7680

ΓΚΑΛΛΕΥ	67	7680
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ	77	5539
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	67	7687
ΚΟΝΣΤΕΛΕ'Ι'ΣΟΝ ΦΑΡΟΣ	71	14764
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	81	38000
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	74	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	62	10451
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862
ΚΟΡΥΤΟΝ	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826
ΚΟΣΜΟΣ	59	2670
ΚΟΦΗ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	66	5153
ΚΡΑΝΤΟΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	8084
ΚΡΑΤΩΝ	78	7427
ΚΡΗΤΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	58	3914
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34189
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΠΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΑΜΑΡΙΑ (δ.)	71	14923
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΙΟΣ	59	18875
ΚΡΙΟΣ	75	7028
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝ	59	7158
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΡΟΝΟΣ	67	6911
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΜΑ	60	7758
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23598
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΗ	66	6943
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20518
ΚΩΣΤΑΣ-ΑΝΤΩΝΗΣ	69	3748
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΦΑΝΗΣ	68	2296

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑ'Ι'Υ	68	4350
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18858
ΛΑ'Ι'ΟΝ ΟΦ ΠΑ'Ι'ΡΙΟΥΣ	80	7952
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485
ΛΑΚΥ ΡΗΦΑ'Ι'ΝΕΡ	71	13907
ΛΑΚΩΝ	69	6825

δ. Σουέζ 10/7
άρχει Χαλκίδα
άρχει Πειραιά
δ. Σουέζ 7/7
δ. Γιβραλτάρ 11/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Βρέμη 17/7
ε. Κων/πολη 357
άρχει Γαλαξείδι
α. Χιούστον 31/5

ε. Ντόρμπαμ 22/7
α. Σιγκαπούρη 25/5
άρχει Ρίβερ Φώλ
α. Ντουλούθ 1/7
α. Άμβούργο 13/7
ε. Μπ. Άίρες 10/7
στη Βρέμη 1157
δ. Παναμά 21/6
ε. Άμβέρσα 18/7
ε. Σίδνεϊ 17/7
ε. Σχίζον 19/8
ε. Μπαρρού 2/6
δ. Παναμά 11/7
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Παρανάγκουα 7/7
δ. Ντόβερ 17/7
διόλυση Φορμόζα
α. Ντόρμπαμ 19/7
άρχει Πειραιά
α. Σάν Άντονιο 2/6
α. Ρίο Ιανέιρο 3/7
άρχει Πειραιά
ε. Ν. Όρλεάν 19/7
ε. Τζέντα 13/7
α. Μίλφροντ Χάβν 22/7
α. Σάν Νικόλας 10/6
ε. Κόμπε 18/7
α. Χέου Πόντ 19/8
α. Ρίτσαρντ Μπαίη 14/7
α. Φιλαδέλφεια 2/7
α. Τουμπάρδο 23/6
ε. Άμστερνταμ 23/7
ε. Ν. Γουεστμίνστερ 20/7
ε. Ρόττερταμ 22/7
ε. Θεσσαλονίκη 20/7

ε. Κων/πολη 14/7
α. Γουίλμινγκτον 12/7
δ. Π. Σάιτ 22/7
α. Σακάι 12/7
άρχει Πειραιά
άρχει Πειραιά
α. Τσιτανγκόν 20/7
α. Λός Άντζελες 19/7
δ. Σουέζ 21/6
άρχει Άστακό
α. Ντουμπάι 6/7/84
α. Ντόρμπαμ 28/6
α. Παρανάγκουα 14/7
δ. Γιβραλτάρ 17/6
α. Λός Πάμας 12/7
διόλυση Μαρινόλ
δ. Γιβραλτάρ 1/8
α. Μπουσόν 8/7
δ. Γιβραλτάρ 3/7
δ. Σουέζ 9/7
δ. Σουέζ 17/7
α. Χοντίντα 1/7
δ. Κων/πολη 15/7
ε. Π. Έλζαμπεθ 11/7
δ. Σουέζ 23/7
ε. Σάντος 17/7
ε. Κόμπε 17/7
α. Νταμμάμ 2/7
ε. Ντουμπάι 22/7
ε. Πειρς 1/7
α. Γένοβα 13

ΝΕΣΤΩΡ	82	37000	α. Σιγκαπούρη 30/8
ΝΕΣΤΩΡ	88	25755	διάλυση Παρανάγκουα
ΝΕΣΤΩΡ ΣΚΑ	72	9808	ε. Βαρκελώνη 18/7
ΝΕΦΕΛΗ	70	14098	δ. Κων/πολη 25/8
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942	στό 'Ελ Χάκλ (αποθήκη)
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44805	δ. Κων/πολη 1457
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972	πρ. «Κοι»
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18494	α. Πειραιά 18/7
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831	α. Π. 'Αντζελος 9/7
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	8163	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΗΦΟΡΟΣ	72	5990	α. Ν. 'Ορλεάνη 13/8
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19182	α. Ν. 'Ορλεάνη 18/4
ΝΙΚΟΛΑΣ	64	1589	μεσογειακές μεταφορές
ΝΙΚΟΛΑΣ Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	75	29004	Λεμεσό 7/8
ΝΙΚΟΛΕΤΑ Κ.	69	11434	α. Βοστώνη 18/7
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980	αργεί Πειραιά
Ν.Ι. ΒΑΡΔΙΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	85347	αργεί 'Αλιβέρι
ΝΙΚΟΣ Ι.	60	4824	αργεί Πειραιά
ΝΙΚΥ	73	14867	πρ. «Σάν Κάστωρ»
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994	αργεί Πειραιά
ΝΙΜΡΟΝΤ	76	39004	α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 28/8
ΝΙΟΒΗ (Μαλ.)	69	21427	ε. Ν. 'Υόρκη 1/7
ΝΙΟΝΙΟ	69	15874	ε. Ναβλάνι 28/3
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΙΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	40300	α. Νιούκαστλ 21/8
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701	αργεί 'Αλεξάνδρεια
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	αργεί Στουλίδα
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ	84	38300	α. Γκλάντσοουν 13/7
ΝΟΡΘΧΑΦΕΝ	85	1238	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800	δ. Γιβραλτάρ 24/8
ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797	ε. Ντακάμ 9/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ	74	14523	α. Π. Νουάρ 2/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΙΓΚ	77	15320	α. Κόρπους Κρίστι 17/8
ΝΤΕΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ	77	15320	α. Λ. Τσάρλς 3/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣ	77	15320	ε. 'Αμβέρσα 20/7
ΝΤΕΖΕΡΤ ΦΑΛΚΟΝ	80	17100	ε. Πόρτ 'Αρθουρ 17/7
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	68	13553	αργεί Πειραιά
ΝΤΕΚΑ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ	65	7700	αργεί Γαλαξίδι
ΝΤΕΚΑ ΦΡΑΤΕΡΙΝΙΤΥ	68	14342	αργεί Πειραιά
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710	αργεί 'Ελευσίνα
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	8134	αργεί Λευκάδα
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35784	δ. Παναμά 15/7
ΝΤΟΜΙΝΙΚ	62	1197	μεσογειακές μεταφορές
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229	ε. Ντόχα 12/7
ΝΤΟΡΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ	89	8928	αργεί Πειραιά
ΝΤΟΡΣ (δ.)	78	88587	α. 'Αμπιτζάν 17/8
ΝΥΛΑΛ (δ.)	62	12392	αργεί Πειραιά
ΟΔΕΛΙΑ	69	3266	μετ. «Ode» (κ.)
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ.)	75	74382	πρ. «London Glory»
ΟΔΥΣΣΕΙΑ-10	74	15978	μετ. «Ποντοπόρος» ('Ελ.)
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	66	2999	αργεί Πειραιά
ΟΒΕΝΤΙΚ (μ.)	73	73482	διάλυση Ταϊβάν
ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355	α. 'Αμβέρσα 18/7
ΟΛΓΑ Κ.	86	3024	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709	αργεί Σετσουμπάλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879	υπέστειλε παναμαϊκή
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204	στόν Πειραιά 2357
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	69	15688	αργεί Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'ΙΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744	α. Αύγουστα 18/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	78	88259	επισκευές Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498	α. Μπωμόν 5/7
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΠ	73	15478	ε. Π. Σαίξ
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11948	ε. Π. Καμπέλο 17/8
ΟΜΕΡ	58	2556	μεσογειακές μεταφορές
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΥΝ	71	17187	α. Τσαγκουράμας 3/7
ΟΝΗΣΙΛΟΣ	63	24992	μεταφορές Νιγηρίας
ΟΡΑ'ΙΟΝ	65	3034	α. Ρουέν 18/7
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11948	α. Χόλκεντ 10/7
ΟΡΕΑΝΗ (δ.)	75	78142	α. Τεργέστη 15/7
ΟΞΕΑΝ ΤΟΥ'ΙΝΕΡ	75	59638	ε. Νάρβικ 17/7
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ	83	20869	α. Κόρπους Κρίστι 29/8
ΟΞΕΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ (δ.)	82	49100	ναυπηγ. Φερρόλ
ΟΞΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487	α. Σαβάννα 18/7
ΟΞΕΑΝ ΡΕ'ΙΝΤΖΕΡ	72	14875	α. Κουίνγκουαντάο 4/7
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15259	δ. Σουέξ 19/7
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΑΡΚ	52	1592	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519	μεσογειακές μεταφορές
ΟΥΑΤΙΜΑ	71	9372	αργεί Χαλκίδα
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133	στό Νατάλ (αποθήκη)
ΟΥΝΤΕΡ ΝΤΕΡΛΙΝΤΕΝ	71	11055	ε. Μάρ ντέλ Πάτα 11/7
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	69	105317	αργεί 'Αλιβέρι
ΟΥΡΑΝΙΟ	70	8967	ε. Λάγος 21/8
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2805	στό Λάγος
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597	αργεί Γκρόντ Μπίττερ
Π.Σ. ΠΑΛΗΟΣ	63	18430	αργεί 'Ελευσίνα
ΠΑΛΟΜΑ	77	29491	α. Γιοκοχάμα 1/8
ΠΑΜΙΣΟΣ	77	18237	α. Μανφρεντόνια 8/7
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	δ. Ντόβερ 10/7
ΠΑΝΑΓΙΑ	68	4400	αργεί Γαλαξίδι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΛΟΥΡΙΩΝ	58	10523	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.	68	8718	αργεί Πειραιά
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	82	35127	α. Διαμάντε 19/7
ΠΑΝΔΩΡΑ (δ.)	67	57794	στόν Πειραιά
ΠΑΝΟΡΜΟΣ	72	10410	α. Σαλάλα 8/7
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	82	35127	δ. Κων/πολη 21/8
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	49	1849	μετον. «Νίκος»
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	84	18794	ε. Ρόττερταμ 23/7
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	80	30639	α. Ρίο Γράντε 17/8
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ	70	2912	αργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	70	2902	αργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΑΣ	72	4499	αργεί Πειραιά
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ	73	18840	α. Λας Πάλμας 18/7
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	82	30851	ε. Φιλαδέλφεια 21/7
ΠΑΡΑΚΟΠΗ	77	18380	α. Μπρόουνσβιλ 5/7
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	δ. Σουέξ 20/7
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	60	8214	αργεί Πειραιά
ΠΑΡΟΣ (δ.)	73	17355	α. Κόρυτον 18/7
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.)	67	45127	δ. Π. Σαίξ 14/7
ΠΑΣΙΘΕΑ	71	80225	α. Π. Χέιτλαντ 19/7
ΠΑΤΜΟΣ	69	51897	στην Πύλο
ΠΑΤΜΟΣ	71	8813	α. Ρουέν 9/7
ΠΑΤΡΙΟΣ	85	25000	ναυπηγ. Ναγκασάκι
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ	85	25000	α. Πόρτ Κέμπλα 18/8

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.)	77	125947	αργεί Πειραιά
ΠΑΤΡΙΩΤΙΑ	70	14724	ε. Πειραιά 2/7
ΠΑΤΡΙΩΤΙΑ Λ.	71	18308	ε. Πειραιά 15/8
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	58	18297	α. Πειραιά 18/7
ΠΑΦΦΙΝ ΣΠΙΡΙΤ	71	11801	α. Μονφακόνε 18/7
ΠΕΛΑΓΟΣ	76	8378	δ. Π. Σαίξ 20/7
ΠΕΛΑΓΟΣ	62	1012	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΛΙΑΣ	67	1183	α. 'Ικόνιο 7/7
ΠΕΛΛΑ	79	10993	ε. 'Αλγέρι 10/7
ΠΕΛΛΑ	71	1594	α. Βενετία 18/7
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	1478	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	10410	α. Μακάι 27/8
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	60	8134	αργεί Πειραιά
ΠΕΡΙΘΩΣ	68	44842	δ. Ντόβερ 7/7
ΠΕΡΑ ΜΠΑ'Ι'Υ	71	9623	ε. Πειραιά 11/7
ΠΕΤΡΑ	76	23149	δ. Κων/πολη 1357
ΠΕΤΡΟΛΑ 24 (δ.)	56	17212	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	2796	δ. Π. Σαίξ 18/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	43399	ε. Πειραιά 14/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 32 (δ.)	57	21977	διάλυση Τουρκία
ΠΕΤΡΟΛΑ 38 (δ.)	80	26487	ε. Πειραιά 23/8
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	1781	ε. Πειραιά 12/7
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	1599	ε. 'Αμβέρσα 22/7
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2 (δ.)	77	45755	αργεί Πειραιά
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	15552	ε. Σάν Λορένζο 21/7
ΠΗΓΑΣΟΣ	66	12429	α. Κακινάνα 15/7
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	24021	ε. 'Αουρά Μπαϊν 9/7
ΠΗΛΕΥΣ	66	23706	δ. Κων/πολη 10/8
ΠΗΛΕΥΣ	70	9078	α. Σιγκαπούρη 9/7
ΠΗΛΕΑΣ	69	10016	α. Π. 'Ελζαμπεθ 5/7
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	82	6299	αργεί 'Αστακό
ΠΗΝΕΛΟΠΗ II	56	8198	αργεί 'Ηγουμενίτσα
ΠΙΝΔΑΡ	72	20045	ε. Πότι 8/7
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	83	10617	αργεί Γαλαξίδι
ΠΙΣΤΙΣ	73	13631	α. Σάν Ντιέγκο 14/8
ΠΙΣΤΙΣ	55	3768	αργεί Λομπίτο
ΠΛΑΝΕΤ	78	9884	δ. Σουέξ 19/7
ΠΛΩΤΙΝΟΣ	65	10679	αργεί Γαλαξίδι
ΠΟΛΑΡ ΜΠΡΑΖΙΛ	68	5537	δ. Παναμά 29/4
ΠΟΛΑΡ ΠΑΡΑΓΟΥΑΝ	68	5523	στο Χάιφα 13/8
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	17179	ε. Σιγκαπούρη 13/7
ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ (δ.)	66	48801	διάλυση Κορέα
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	62	17953	διάλυση Τσιταγκγκ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	επώληθη διάλυση
ΠΟΛΥΤΩ	68	36385	δ. Παναμά 12/7
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	16014	α. Λός 'Αντζελος 27/8
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	64	2981	αργεί Χαλκίδα
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	15852	α. Βανκούβερ 8/7
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	80194	α. Καμάι 19/8
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	15880	ε. 'Αμβέρσα 19/7
ΠΟΠΗ	67	11002	δ. Γιβραλτάρ 18/7
ΠΟΠΗ Π.	77	10558	δ. Σουέξ 11/7
ΠΟΡΘΟΣ	71	1585	α. Σχέζον 10/7
ΠΟΡΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	10520	α. Γιοκοχάμα 7/7
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	5033	επισκευές Πειραιά
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	18856	δ. Σουέξ 8/7
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ.)	73	17941	α. 'Ορνάνιεσταν 27/8
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	10691	α. Πειραιά 15/7
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	11048	στό Σουέξ (αποθήκη)
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ	68	9650	α. Νταβάο 10/7
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	32578	ε. Αύγουστα 18/7
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.)	71	60929	α. Σιγκαπούρη 25/8
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ	70	9685	α. Ντόβερ 17/7
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	74	124724	αργεί Πειραιά
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ	74	17284	δ. Κων/πολη 21/8
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ	80	15716	α. Λονδίνο 2/7
ΠΡΟΤΕΥΣ	67	10691	α. Ν. 'Υόρκη 28/8
ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ	75	18191	δ. Σουέξ 17/7
ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ	75	18183	α. Ρίο 'Ιανέιρο 19/8
ΠΥΘΕΥΣ	63	22201	ε. Τζέντα 8/7
ΠΥΛΟΣ	81	13800	ε. Χουάνγκου 7/7
ΠΥΛΟΣ	68	10244	ε. 'Ασπντον 17/7
ΠΥΡΡΟΣ	77	14072	ε. Σαγκάη 19/8
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.)	57	12875	ε. 'Ικόνιο 11/7
ΡΑ'Ι'ΝΑ	81	32247	ε. Ροζάριο 12/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ I (δ.)	77	18325	α. Τενερίφ 14/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 2 (μ.)	79	32023	α. Θεσσαλονίκη 18/7
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Ι'Υ 3 (δ.)	78	69016	ε. Πειραιά 1257
ΡΑΝΙΑ	67	9919	στη Βομβάη 27/8
ΡΕΑ	71	9025	στό Λάγος 9/7
ΡΕΑ	58	4275	αργεί Πειραιά
ΡΕΑ ΣΗ	69	2995	α. Πειραιά 11/7
ΡΕΓΓΙΝΑ Σ.	77	9417	δ. 'Επτάνησα 30/5
ΡΕΝΑ	72	14851	α. Βουλώνη 17/7
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ	77	9774	α. Ν. 'Υόρκη 5/7
ΡΙΒΑ	63	10299	αργεί Γαλαξίδι
ΡΙΟ	75	9112	στόν Πειραιά 7/8
ΡΙΟ (δ.)	68	46719	διάλυση Σινγκάγκ
ΡΟΔΟΙ	67	15382	δ. Δαρδανέλλια 12/7
ΡΟΔΟΣΤΟ (δ.)	60	20416	α. Σηάτλ 8/7
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	11180	αργεί 'Αργιστόλι
ΡΟΛΛΟΝ	73	38811	α. Ροζάριο 17/7
ΡΟΞΑΝΑ	78	11348	α. Πειραιά 17/7
ΡΟΥΛΑ	62	811	αργεί Λομέ
ΣΑ'Ι'ΖΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	64	7808	στη Μομπάσα
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	71	9644	α. Χόγκ Κόγκ 13/7
ΣΑΙΝΤ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ	65	14493	δ. Π. 'Αρνας 7/7
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ	66	16188	ε. Κορίν 15/8
ΣΑΜΜΕΡ	68	4588	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΜΕΛΟΝΤΥ	70	7005	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΜΕΡ ΜΟΥΝ	70	5951	α. Καλαμπά 2458
ΣΑΜΜΕΡ ΝΤΙΟΥ	68	9812	ε. 'Ααρχους 17/7
ΣΑΜΜΕΡ ΡΕ'Ι'	71	7013	α. Λας Πάλμας 2157
ΣΑΜΜΕΡ ΣΗ	71	5983	α. Πειραιά 17/7
ΣΑΜΜΕΡ ΣΤΑΡ	71	8847	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΣΗ	65	5651	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ	65	1599	μεσογειακές μεταφορές
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.)	65	2918	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	72	11506	αργεί Πειραιά
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	85	35490	α. Ρίο Γκράντε 18/8
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	75	29260	α. Σιγκαπούρη 14/7

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	72	11505
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	68	15338
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	77	11264
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	79	10800
ΣΑΝ ΤΖΩΝ	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ	71	9084
ΣΑΝΤΕ	78	9884
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	75	1999
ΣΑΝΤΑ ΜΑΥΡΑ	67	6160
ΣΑΝΤΟ ΒΙΚΤΩΡ	72	9983
ΣΑΝΤΟ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	78	9773
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III	76	16993
ΣΑΠΠΟΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚΣ	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚ	79	5801
ΣΑΡΩΝΙΚ ΡΗΦΕΡ	67	4281
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	57	9001
ΣΑΡΩΝΙΣ	82	13714
ΣΕΙΡΗΝΑ (δ.)	68	14948
ΣΕΜΕΛΗ	64	9962
ΣΕΜΙΡΑ	65	11928
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ	72	1583
ΣΕΝΑΝΤΟΑ	74	18273
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.)	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ	87	12228
ΣΕΡΙΦΟΣ	72	47889
ΣΗ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	69	12061
ΣΗ ΚΕΗ	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ	71	9787
ΣΗ ΛΟΡΝΤ	70	9793
ΣΗ ΣΤΑΡ	78	9784
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ	71	13631
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΝΤ	71	9810
ΣΗΜΠΕΡΝΤ	74	36485
ΣΗΣΠΗΝΤ ΑΜΕΡΙΚΑ	77	14484
ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ.	73	18704
ΣΙΩΝ	66	2202
ΣΙΘΩΝΙΑ	68	10016

ΣΙΑΒΕΡ ΑΘΕΝΣ	73	9948
ΣΙΑΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΣ	76	11886
ΣΙΑΒΕΡ ΑΡΡΟΟΥ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΑΛΦ	84	13750
ΣΙΑΒΕΡ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	77	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΗΓΚΑ	78	11272
ΣΙΑΒΕΡ ΚΛΑΟΥΝΤ	75	8981
ΣΙΑΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ	84	18800
ΣΙΑΒΕΡ ΜΠΑ'Ι'Υ	69	9305
ΣΙΑΒΕΡ ΣΙΤΥ	60	10631
ΣΙΑΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	85	13750
ΣΙΜΠΥΛΛΑ	65	1409
ΣΙΦΝΟΣ	72	16018
ΣΙΦΝΟΣ	66	10683
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	85	10511
ΣΚΑΠΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	9077
ΣΚΑΠΛΕ'Ι'Κ	53	3899
ΣΚΛΗΡΙΩΝ	69	9057
ΣΚΟΠΕΛΟΣ (δ.)	74	56980
ΣΚΟΡΠΙΟΣ	77	19186
ΣΝΟΟΥ ΦΡΟΣΤ	63	2211
ΣΟΒΕΡΕ'Ι'Ν ΣΤΑΡ	66	8534
ΣΟΝΙΝΤ	68	11859
ΣΟΥΑΝ	63	5404
ΣΟΥΕΡΤΕ	63	4803
ΣΟΦΙΑ Κ.	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ	76	3814
ΣΠΑΡΤΟ	81	30834
ΣΠΕΚΤΡΕ ΟΦ ΡΟΖΕ (δ.)	65	42810
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ	85	16794
ΣΤΑΔΙΩΝ	75	18701
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41260
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118
ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	56	8878
ΣΤΑΜΥ	72	30315
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ	72	31334

ΣΤΑΡ (δ.)	56	10287
ΣΤΑΡ I	58	7100
ΣΤΑΡ ΒΙΚΤΩΡΙΑ	72	18876
ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	77	19886
ΣΤΑΡ ΠΟΥΚΟΥ	73	18892
ΣΤΑΡΛΕΤ	77	9981
ΣΤΑΣΙΑ	70	18644
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.)	76	163810
ΣΤΕΛΛΑ	69	23472
ΣΤΕΛΛΙΤΣΑ	55	8021
ΣΤΕΝΙΕΣ	59	6678
ΣΤΕΦΑΝΙΑ (δ.)	65	30490
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953
ΣΤΟΡΚ	70	15302
ΣΤΡΟΝΓΚ ΦΡΕΝΤΣΙΠ	69	2997
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ II (δ.)	67	39135
ΣΤΡΥΜΩΝ	69	18229
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ	67	72576
ΣΥΡΑ	77	16380
ΣΧΙΝΙΑΣ	65	10115
ΣΩΚΡΑΤΗΣ	58	8584

ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.)	66	38280
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105422
ΤΑΝΙΤ (δ.)	75	4525
ΤΑΝΝΕΝΒΕΛΣ	79	12958
ΤΑΧΙΑΡΧΗΣ Γ.	58	4236
ΤΑΟΥΦΑΟΥ	78	11768
ΤΑΡΕΚ	53	4097
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝ	82	15400
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ	78	11562

άρχει Πειραιά	
ε. Σίμπα 22/5	
δ. Παναμά 22/7	
α. Μουπάσα 21/8	
α. Χιροσίμα 28/4	
δ. Παναμά 9/8	
α. Χόγκ Κόγκ 8/7	
α. Σάνταβαλλ 20/7	
α. Πειραιά 22/8	
δ. Ντόβερ 24/5	
α. Ματάντζας 28/6	
δ. Σουέζ 10/7	
α. Μπουένος Άιρες 7/6	
α. Μουτσούρε 23/6	
άρχει Ρίο 'Ιανέιρο	
άρχει Σετουμπάλ	
άρχει Λομπίτο	
άρχει Πειραιά	
α. Λας Πάλας 20/7	
α. Χοντίντα 19/10	
άρχει Πειραιά	
ε. Νόρντνρεχτ 21/7	
α. Άρατού 10/Α7	
άρχει Πειραιά	
α. Νταμά 21/7	
δ. Π. Σαίβ 17/7	
α. Τζέντα 14/7	
α. Γιβραλτάρ 19/8	
α. Σιγκαπούρη 15/7	
ε. Ροζάριο 19/7	
α. Λάγος 12/8	
στο Π. Λίγκολν 24/7	
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 21/7	
α. Ροζάριο 17/5	
α. Γιοκοχάμα 15/7	
δ. Σουέζ 13/7	
άρχει Χαλκίδα	
α. Χόγκ Κόγκ 14/7	

ε. Λάγος 30/5	
α. Ναγκόνια 15/7	
α. Μαντράς 21/7	
ε. Μαντράς 15/7	
α. Κεμπέκ 10/7	
α. Όζακα 14/7	
ε. Λάγος 22/5	
δ. Ντόβερ 12/7	
ε. Σχέζον 5/7	
άρχει Πειραιά	
α. Κόμπε 9/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Φιλαδέλφεια 20/7	
α. Σάντος 17/7	
ναυπηγ. 'Αϊόι	
ε. Ντόρμπαν 22/7	
άρχει Χαλκίδα	
στη Μουπάσα	
α. Κόρπους Κρίστι 29/8	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 22/7	
άρχει Πειραιά	
άρχει Γαλαξείδι	
επωλήθη άλλοδαπούς	
άρχει 'Ευδεν	
άρχει 'Ελευσίνα	
ε. Π. Νουάρ 11/7	
πρ. «Santa Sofia»	
α. Αύγουστα 17/7	
άρχει Πειραιά	
α. Κάλουνημποργκ 21/7	
α. Κόμπε 8/7	
ε. Θεσσαλονίκη 14/7	
άρχει 'Ελευσίνα	
ε. Μπιλμπάο 18/7	
άρχει Πειραιά	
δ. Κωνίπολη 13/8	
α. Ρίο Γκράντε 19/7	
δ. Γιβραλτάρ 21/7	

άρχει Πειραιά	
άρχει Λευκάδα	
ε. Κάντλα 17/7	
ε. Μπαντάρ Άμπας 28/6	
ε. Ναούρο 19/7	
δ. Ντόβερ 23/6	
α. Άμβέρσα 20/7	
δ. Γιβραλτάρ 2/7	
α. Ντόρντρεχτ 12/7	
ανάμενει Όμάν 15/5	
α. Καζαμπλάνκα 3/7	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	
διάλυση Ταϊβάν	
δ. Σουέζ 27/8	
στο Σουέζ	
ε. Σαβάννα 22/7	
α. Πειραιά 11/7	
δ. Κωνίπολη 7/7	
άρχει Γκουαγιακουίλ	
ε. Λά Γκουέρα 21/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Χοσέ 'Ιγνάτιο 31/5	
α. Ν. Όρλεάνη 20/8	
άρχει Γαλαξείδι	
άρχει 'Ιθάκη	

ε. Γκουαγιακουίλ 4/7	
άρχει Πειραιά	
α. Καρταγένα 12/7	
α. Σιγκαπούρη 15/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Κίγκτον 20/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ρουέν 18/7	
α. Χουάνγκου 8/7	

ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'Ι'Ν	73	19420
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ	80	15389
ΤΑΞΙΑ (δ.)	69	63989
ΤΑΞΙΑ	62	14150
ΤΑΤΙΑΝΑ Α.	75	14785
ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	77	18707
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646
ΤΕΡΝΙΝΓΚ ΠΟ'Ι'ΝΤ	71	38094
ΤΕΤΙΕΝ	85	25000
ΤΖΑΚΥ	84	35209
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14589
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑ'Ι'Υ	72	9081
ΤΖΑΖΜΙΝ	71	22180
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	74	8915
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ II	80	9100
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ III	80	9100
ΤΖΙΜΥ	68	13847
ΤΖΟΑΝΝΑ	77	19253
ΤΖΟΥΛΙΑ Α.	68	14589
ΤΖΩΝ	71	13857
ΤΖΩΝ ΑΛΕΞΑΚΗΣ	77	18278
ΤΖΩΝ Κ.	78	15384
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	71	20045
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074
ΤΖΩΝ Π.	53	2731
ΤΖΩΝΗ	65	19750
ΤΖΩΝΝΥ	70	9867
ΤΖΩΡΤΖ	79	14100
ΤΖΩΡΤΖ	65	4323
ΤΖΩΡΤΖ Α.	75	14786
ΤΖΩΡΤΙΝΑ	77	11348
ΤΗΘΥΣ	73	3717
ΤΗΝΟΣ	68	8825
ΤΗΝΟΥΣ	70	1599
ΤΙΜΠΕΣΤΙ	78	163810
ΤΙΝΑ (δ.)	77	9437
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	69	53829
ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.)	62	6246
ΤΟΝΥ	74	19186
ΤΟΞΟΤΗΣ	71	9082
ΤΟΞΟΤΗΣ	85	28000
ΤΟΠΛΑΣ	72	9824
ΤΟ ΠΡΟΤΟ	56	4301
ΤΟΥΡΚΙΑ	66	25327
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΛΑ'Ι'Τ	65	21381
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ	68	39214
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (μ.)	81	18500
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	48501
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	74	11844
ΤΡΙΒΕΛΣ	62	25717
ΤΡΙΝΙΤΕ (δ.)	63	11058
ΤΡΙΤΩΝ	66	3048
ΤΡΙΤΩΝ	60	9255
ΤΡΟ'Ι'ΝΤ ΕΝΜΠΕΛΣ	69	1580
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ	74	11844
ΤΡΟ'Υ'ΤΕΝΜΠΕΛΣ	78	13683
ΤΣΕΡΡΥ	77	13683
ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ		

ΤΥΧΗ	70	10886
ΥΒΟΝΗΗ	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΣ	75	19186
ΥΠΕΡΙΩΝ	64	2187

ΦΑΔΕΡ	77	17745
ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9286
ΦΑΘΕΩΝ	71	11502
ΦΑΙΛΕ	70	11489
ΦΑΙΛΑΡΑ (δ.)	71	73503
ΦΑΙΔΩΝ	56	5382
ΦΑΛΚΟΝ	78	13889
ΦΑΜΙΛΛΥ Α'Ι'ΒΟΥ	77	9477
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΝΤΩΝΥ	81	11500
ΦΑΜΙΛΛΥ ΑΡΡΟΟΥ	66	10046
ΦΑΜΙΛΛΥ ΦΩΤΕΙΝΗ	81	11980
ΦΑΝΑΙΟΣ	79	11730
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.)	74	23123
ΦΑΟΥΝΑ	66	1443
ΦΕΙΔΙΑΣ	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.)	84	31411
ΦΕΛΑΧΙΠ Α. (δ.)	74	118215
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ I	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ II	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ III	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ IV	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ	75	22800
ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ (μ.)	75	62498
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.)	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.)	68	48882
ΦΙΛΙΠΠΟΣ	64	13516
ΦΙΛΙΠΠΟΙ	74	16283
ΦΙΛΩΝ	80	11730

ΦΙΝΕΣ Α. (δ.)	75	24814
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.)	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ	70	14713
ΦΛΑΓΚ ΣΑΠΠΛΑ'Ι'ΕΡ	56	13408
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	72	7201
ΦΛΑΓΚ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	65	11940
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.)	77	159833
ΦΑΟΙΣΒΟΣ	71	19747
ΦΛΩΡΑ Κ.	78	15384
ΦΟΙΝΙΣ	69	11489
ΦΟΡΦ ΦΛΑΓΚΣ II	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΓΚΡΕ'Ι'Σ	63	18141
ΦΟΡΟΥΜ ΗΓΚΑ	70	10191
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ	72	10219
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	70	11825
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	73	10192

α. Λάντσεστον 18/7	
δ. Κωνίπολη 28/6	
στη Βόνη 4/7	
ε. Ν. Υόρκη	
ε. Πειραιά 12/7	
μετ. «Έλλεσσοντ Τατίνα» ('ΕΛ.)	
ε. Σιγκαπούρη 457	
α. Καοσιούγκ 14/7	
πρ. «Δημήτριος»	
α. Σάν Φραντζίσκο 28/6	
υπέστειλε παναμαϊκή	
ε. 'Ελαινόρε 1357	
άρχει 'Αστακό	
α. Φιλαδέλφεια 16/8	
α. Ρίο Γκράντε 25/6	
α. Ρίο Γκράντε 11/8	
α. Ρουέν 18/7	
α. Ρουέν 3/7	
δ. Σουέζ 26/5	
δ. Κωνίπολη 1/8	
α. Γένοβα 18/7	
α. Τολέδο 19/7	
α. Χιούστον 18/7	
στο Μόχι 24/8	
α. Ντόρμπαν 18/7	
άρχει Μανφρεντόνια	
υψώσε παναμαϊκή	
δ. Ντόβερ 7/8	
α. Π. 'Άλις 15/7	
άρχει 'Ελευσίνα	
ε. Π. 'Αντζελες 6/7	
α. Ναντόρ 8/7	
άρχει Χαλκίδα	
άρχει Πειραιά	
α. Άμβέρσα 28/6	
άρχει Πειραιά	
δ. Σουέζ 12/7	
α. Τεργέστη 2/7	
α. Πειραιά 12/7	
α. Χόγκ Κόγκ 8/7	
α. Λονδίνο 22/7	
α. Πόρτλαντ 20/8	
α. Λας Πάλας 18/7	
άρχει Πειραιά	
α. Ν. Υόρκη	
άρχει Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 9/7	
α. Σάν Χουάν 14/7	
α. Λουλέα 11/7	
α. Λας Πάλας 17/7	
ε. Μελίλι 19/7	
άρχει Πειραιά	

ΦΟΡΟΥΜ ΣΑΝ	62	12038
ΦΟΡΟΥΜ ΧΟΟΥΠ	71	10192
ΦΟΡΟΥΝΑ Ι	68	1444
ΦΟΡΟΥΝΕ	84	19582
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Λ. (δ.)	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	65	9484
ΦΡΑΤΖΗΣ	72	12483
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜ Α.Σ.	76	9302
ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9839
ΦΡΗΠΟΡΤ	73	29709
ΦΡΙΟ ΝΤΟΛΦΙΝ	69	1581
ΦΡΙΣΙΠ Λ. (δ.)	74	140277
ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	9885
ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9089
ΦΩΤΕΙΝΗ	77	19253
ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. Ε.	70	11189
ΦΩΤΕΙΝΗ Λ.	78	33107
ΦΩΤΕΙΝΗ Φ.	68	2928

Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ	85	22629
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Φ.	70	18149
ΧΑΡΑΠΑΝ	70	12483
ΧΑΤΑΝ (δ.)	58	12377
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ	77	39386
ΧΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	69	10016
ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ	68	10016
ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΗΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΖΕΦΥΡ	69	10016

ε. Ναβλάκι 2/6
α. Μπραουνσβίλ 29/6
αργεί Χαλκίδα
α. Μαζατλάν 15/7
α. Π. Σαίβ 28/6
στο Χώρ δλ Ζουμπαίρ
ε. 'Αμβέρσα 23/7
α. Δουνκέρκη 19/7
ε. 'Ιντσόν 12/7
α. Σάντος 14/7
ε. Σάντος 13/7
α. Λός 'Αντζελες 28/6
μετ. «Ρήφερ Πρόγκρες» (κ.)
μεταφορές Περισκοι
ε. Ντάνκαν Μπαίη 21/7
ε. Χουάνγκου 45/7
ε. Φιλαδέλφεια 12/7
θέση 15.54 Β, 78.37 Δ 25/7
α. Πειραιά 12/7
δ. Κων/πολη 9/7

ε. Π. Κέλανγκ 10/7
ε. Καέν 22/7
α. Ναγκόνια 13/7
αργεί Πειραιά
ε. Μοντούρα 24/7
α. Σιγκαπούρη 5/7
ε. Ροζάριο 14/7
έπισκευές Χακίδα
δ. Σουέζ 15/7

ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΕ'Υ'ΛΟΡ	68	10121
ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016
ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016
ΧΙΑΝ ΧΙΑΛ	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.)	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	72	6671
ΧΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	67	5517
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.	70	1594

ΧΛΟΗ	75	16421
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.ΙΙ.	67	3831
ΧΡΙΣΤΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)	82	41223
ΧΡΙΣΤΙΝΑ	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.)	61	13380
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.	57	2361

ΨΗΛΗ	65	12369
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ	75	11442

ΩΚΕΑΝΙΑ ΦΡΗΖΕΡ	73	6680
ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024
ΩΚΕΑΝΙΣ	73	3717

δ. Σουέζ 25/6
δ. Σουέζ 18/7
δ. Σουέζ 19/7
έπωληση άλλοδαπούς
ε. Μπαγκόνκ Μπαρ 29/6
α. Ρίο 'Ιανέιρο 16/7
αργεί 'Αμβέρσα
αργεί Πειραιά
διάλυση Πακιστάν
α. 'Αμβέρσα 17/6
ε. 'Αμβούργο 20/7

ε. Κάρντιφ 20/7
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
ε. Π. Τσάλς 3/7
αργεί Πειραιά
α. Τσάρλεστον 19/7
α. Βενετία 11/7
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρας Τανούρα 18/7
μεσογειακές μεταφορές

ε. Πειραιά 15/5
δ. Π. 'Αρένας 4/7

α. Λός 'Αντζελες 12/7
α. Σάντος 29/6
αργεί Χαλκίδα

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

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

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1985, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμὲς 2.000 (ἐναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμὲς 2.500 (ἐναντι δρχ. 4.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς δρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νοταρᾶ 77, 185 35 Πειραιῶς.



Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητὴς στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

.....

.....

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Ὑπογραφή



Τά υπό ξένες σημαίες



ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΒΟΖΕΤ (δ.κ.)	68	21504
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ II (κ.)	53	1838
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	87	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	68	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ (κ.)	50	1321
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2058
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14871
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΟΥΡ ΜΕΝΤ	71	4940
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΖΩΗ (κ.)	82	11988
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 ΣΠΙΡΙΤ (δ.κ.)	83	11917
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	68	1718
ΑΘΩΣ (π.)	63	10141
ΑΪΒΥ (κ.)	87	9987
ΑΪΓΙΣ ΙΣΠΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΪΓΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	77	12498
ΑΪΓΙΣ ΜΠΡΕΪΒΕΡΥ (π.)	71	15205
ΑΪΓΙΣ ΜΠΡΙΤΑΝΙΚ (π.)	76	12498
ΑΪΓΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	71	15204
ΑΪΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΪΓΙΣ ΦΡΗΝΤΟΜ (π.)	69	9241
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	67	28846
ΑΪΪΚΟΝ	71	27958
ΑΪΪΛΑΝΤ ΛΑΙΝΗΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪΪΛΑΝΤΕΡ (Μάλ.)	66	9135
ΑΪΪΝΤΗΛ (Μάλ.)	65	9223
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΪΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΪΪΡΗΝΣ ΟΝΤΙΣΥ (π.)	69	15800
ΑΪΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930

ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5894
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (π.)	68	25084
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥΡΥ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΝΣ (π.)	68	25400
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ	68	25433
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ (π.)	68	25133
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΒΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΓΚΡΕΪΣ (π.)	69	10722
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ II (π.)	74	6042
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ Β. (π.δ.)	69	12994
ΑΛΙΒΕΡΙ ΧΟΟΥΠ	65	18389
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΑΖΑΡ (π.)	65	9877
ΑΛΚΜΑΝ	68	27985
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΟΧΑ (Μ.)	68	2582
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΦΑ III (π.)	72	9350
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΤΟ (π.)	63	15929
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	8054
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑΪΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΒΡΟΣΙΟΣ (δ.)	74	36911
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19887
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (δ.κ.)	67	48344
ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	71	54810
ΑΜΠΕΡ (κ.)	62	10344
ΑΜΠΥ (π.)	65	12495
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	67	21457
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ	68	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ	68	21426
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9890
ΑΝΘΟΥΛΑ I (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	78	4617
ΑΝΚΑ Δ. (κ.)	68	16451

α. Ρεσίφ 20/5		
ε. Κολόμπο 2/7		
πρόξ Βραζιλία		
μεσογειακές μεταφορές		
δ. Κων/πολη 27/6		
άρχει Πειραιά		
α. Πουλμονάκι 29/6		
δ. Παναμά 7/7		
δ. Κων/πολη 21/6		
α. Ν. Ύδρην 21/6		
α. Βενετία 4/5		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Μπ. Άιρες 30/5		
ε. Ν. Ώρλεάν 30/4		
ε. Κισαράζου 28/6		
α. Ν. Ώρλεάν 5/7		
ε. Βηρυτό 4/7		
α. Βουβάν 29/6		
α. Ρας Γκούρα 5/7		
ε. Χόνγκ Κόνγκ 11/6		
α. Άλ Ρουές 5/7		
α. Γιβραλτάρ 3/7		
ε. Ρόττερταμ 2/7		
δ. Ντόβερ 7/7		
ε. Άμστερ 26/6		
δ. Ντόβερ 13/6		
δ. Σουέζ 23/6		
άρχει Πειραιά		
ε. Μπεντί 23/5		
στην Κων/πολη 3/7		
άρχει Πειραιά		
στο Χώρ δλ Ζουμαϊρά		
ε. Χαλκίδα 1/7		
α. Κουβέιτ 24/6		
επισκευές Πειραιά		
α. Λονδίνο 15/6		
άρχει Πειραιά		
διάλυση Κορέα		
δ. Κων/πολη 15/6		
α. Αρατού 2/7		
δ. Σουέζ 6/7		
ε. Ίντσόν 1/7		
στο Ταμπόκο		
ε. Ρόττερταμ 4/7		
α. Μπιλμπα 5/7		
α. Χιόστον 13/6		

πρ. «Kuroshio Rex»		
α. Παρανάγουα 18/6		
α. Μπουσάν 28/6		
ε. Ρόττερταμ 4/7		
α. Μπρέξ 5/7		
α. Κασιόνα 4/7		
α. Νικόσα 7/7		
ε. Ρόττερταμ 27/6		
δ. Παναμά 6/7		
α. Μπαχράιν 3/7		
ε. Ρίο Γκράντε 3/7		
ε. Βανκούβερ 6/7		
α. Μασσαλία 3/7		
ε. Ήμσφλντ 25/6		
δ. Μπρανσμπάτελ 30/6		
δ. Κων/πολη 8/6		
άρχει Μπουνέι Μπαί		
δ. Γιβραλτάρ 28/6		
α. Ρουέν 4/6		
ε. Σιγκαπούρη 7/7		
ε. π. Όρντο 28/6		
πρ. «Calatana»		
α. Λονδίνο 10/7		
ε. Πειραιά 4/6		
στο Τζουμάιλ (ἀποθήκη)		
άρχει Χώγκασαντ		
στο Τσιουκόνιν 20/5		
άρχει Πειραιά		
δ. Ντόβερ 28/6		
στον Πειραιά		
α. Τζέντα 5/4		
α. Ίντσόν 1/3		
δ. Γιβραλτάρ 30/6		
α. Ρίο Ίανέιρο 5/7		
α. Σαντάνα 28/6		
α. Ρας Τανούρα 29/6		
ε. Ν. Πάμουθ 4/7		
άρχει Πειραιά		
α. Ν. Ώρλεάν 25/6		
άρχει Κάρτασι		
άρχει Πειραιά		
ε. Π. Μπάρριος 17/6		
δ. Κων/πολη 23/6		
ε. Βόλο 15/6		
διάλυση Φορμόζα		
ε. Φουκουγιμά 29/6		
α. Αίοι 1/7		
στη Βαλτιμόρη 6/7		
α. Σιγκαπούρη 6/7		
α. Σκάτλ 24/7		
α. Ουμπέ 28/6		
άρχει Πειραιά		
στη Λισσαβόνα 8/7		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ίμνινγκχαμ 7/7		
δ. Ντόβερ 27/6		

ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΑΜΙΝΑ (π.)	65	14088
ΑΝΝΑΜΠΕΛΑ (Μάλ.)	87	20501
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ ΤΣΙΡΗ (κ.)	58	2874
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΖΕΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.)	76	11477
ΑΝΤΖΕΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	11406
ΑΝΤΖΕΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	70	11474
ΑΝΤΖΕΪΝΤΙΑ (π.)	70	10886
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΜΠΑΛΤΙΚ (π.)	70	15898
ΑΝΤΖΕΜΠΕΡΙΝΓΚ (π.)	72	15110
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΥΟ (κ.)	67	9843
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ VII (κ.)	68	1286
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Α. (κ.)	54	1220
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΙ Ρ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ (π.)	77	10003
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΙΑΔΗ (π.)	79	18169
ΑΡΙΖΟΝΑ (δ.π.)	75	67003
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125485
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ (κ.)	66	1163
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΣΤΥΡ (π.)	62	9636
ΑΣΣΟΣ (κ.)	68	3783
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΑΪΛΑΝΤ	71	1453
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΙΚΤΩΡΥ (κ.)	69	7574
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128398
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ (δ.)	74	122348
ΑΤΡΟΠΟΣ (π.)	71	9078
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16368
ΑΦΡΙΚΑ (π.)	72	25785
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154

ΒΑΪΪΣΤΡΟΪ (κ.)	65	21374
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ.)	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΕΓΚΑ (π.)	74	6128
ΒΕΓΚΕΖΑΚ (π.)	59	3143
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΡΑ	65	24314
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ	72	19854
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12380
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΒΟΥΛΑΚΑΝΟΥΣ (Α.Β.)	64	15716

ΓΑΛΑΤΕΙΑ	56	9537
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (π.)	70	5754
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	10006
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (π.)	81	5491
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΝΙΟΝ Νο. I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΝΙΤΥ III (π.)	65	1911
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Α.)	72	14315
ΓΙΩΡΓΟΣ (κ.)	66	15773
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2891
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑΪΝΤ	65	1222
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΤΕΪ (π.)	65	21261
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΪΝΤ (π.)	70	11525
ΓΚΟΥΝΤ ΧΑΡΒΕΤ (μ.π.)	67	38764
ΓΚΡΑΙΗΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ (π.)	57	2876
ΓΛΑΖΚΩΒΗ (Φ.Α.)	68	8915
ΓΟΥΑΪΖ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥΪΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥΪΝΤ	70	11329
ΓΟΥΕΣΤΦΛΟΥΡ (π.)	72	4931
ΓΟΥΡΙΟΡ	82	19555
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΙΟΣ	67	23347

υπέστειλε κυπριακή		
α. Άλεξάνδρεια 2/7		
στο Σάφι		
ε. Ραβέννα 6/7		
ε. Βισακαπατνάν 25/6		
άρχει Χαλκίδα		
α. Τζάκσονβιλ 29/6		
ε. Σουσί 27/6		
α. Ντάρμπαν 25/6		
ε. Άντεν 29/6		
α. Π. Χάρκωρτ 25/6		
α. Ντουλούθ 27/6		
ε. Χόνγκ Κόνγκ 24/5		
δ. Π. Σαίδ 26/6		
ε. Σιγκαπούρη 5/7		
α. Σάν Φραντσκο 30/4		
μεσογειακές μεταφορές		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Χάβρη 29/6		
ε. Παρανάγουα 1/7		
α. Γάνδη 20/6		
άρχει Χαλκίδα		
α. Δακάρ 7/7		
α. Χάλλ 8/7		
δ. Σουέζ 6/7		
άρχει Μπουνέι Μπαί		
ε. Πειραιά 28/6		
άρχει Πειραιά		
ε. Μοντεβιδεο 18/4		
άρχει Πειραιά		
α. Μαρίνα ντί Καράρα 3/7		
δ. Ντόβερ 5/7		
ε. Άνγκρα ντός Ρέις 30/6		
άρχει Πειραιά		
α. Κέιπ Τάουν 24/6		
α. Λας Παλές 18/6		
άρχει Πειραιά		
στο Ντουμαί		
α. Πόρτ Χάρκωρτ 27/6		
α. Τάμα 22/6		
ε. Λας Πάλμας 2/7		
δ. Π. Σαίδ 7/7		

ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	68	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9850
ΜΗΛΟΣ (π.)	68	10715
ΜΗΤΕΡΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	88	2983
ΜΙΑ *	80	15552
ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.κ.)	88	54540
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	35000
ΜΙΛΛΥ (κ.)	76	21372
ΜΙΜΗ Μ. (ΜΑΛΤ.)	69	13525
ΜΙΝΑ (κ.)	87	11870
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ (π.)	71	1590
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝ (π.)	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ (π.)	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΣΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤ (π.)	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΦΜ	75	1578
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ (π.)	70	1584
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (Λιβ.)	69	15004
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΟΤΣΑΡΤ ΦΕΣΤΙΒΑΛ	76	18953
ΜΑΟΥΝΑ (π.)	77	3227
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13708
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1480
ΜΠΕΛΜΟΝΤΕ	59	7919
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΛΟΥ ΜΕΝΤ	75	3520
ΜΠΛΟΥΜΠΕΡΝΤ	68	10398
ΜΠΟΝΝΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (π.)	84	18073
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	58273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (Λιβ.)	73	31881
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603
ΜΠΡΙΖΙΤ Τ. (π.)	72	3172
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.)	82	32506
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	75	117340

Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑΣ (π.)	78	11850
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (π.)	74	10250
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	78	13889
ΝΑ'Ι'Α (κ.)	70	9069
ΝΑΝΤΕΛΧΟΡΝ	72	18723
ΝΑΝΤΙΑ (κ.)	71	22759
ΝΑΝΤΙΑ Σ. (π.)	63	12273
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	68	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΠΤΟΥΝ (κ.)	73	8364
ΝΕΠΤΟΥΝ Κ. (π.)	67	32137
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΕΜΕΡΤΗΣ (δ.)	52	11234
ΝΗΡΕΥΣ (Α.β.)	68	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΚΗ Ρ. (π.)	62	6171
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35587
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1535
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	61	6123
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2183
ΝΙΝΕΤΑ (π.)	68	9395
ΝΙΟΥ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (κ.)	62	9043
ΝΙΟΥ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	70	9208
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8518
ΝΟΜΙΚΟΣ (δ.κ.)	64	27376
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑ'Ι'ΑΝΤ	67	22817
ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ	67	25837
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	85	34000
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΥΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (κ.)	68	22280
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΙΕΓΚΟ (Παν.)	63	7833
ΝΤΟΒΕΡ (κ.)	66	10129
ΝΤΟΛΛΥ ΙΙ (π.)	67	9854
ΝΤΟΛΛΕΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΛΦΙΝ ΙΙ (δ.π.)	59	12463
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	71	17782
ΝΥΜΦΗ Κ. (π.)	66	22280
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932

Ο ΣΟΛΕ ΜΙΟ *	80	16200
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΒΕΡΣΧΑΡΓΚΟΝΩΤ (Βρ.Δ.)	75	89222
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140

α. Σαβάννα 1/7		
α. Χουέλα 12/6		
δ. Σκάω 8/5		
στο Μπόνου (Αποθήκη)		
α. Θέοντα 1/6		
ε. Τζιμπουτί 13/6		
α. Πειραιά 11/12		
δ. Π. Σαΐδ 3/7		
α. Βικτόρια 21/5		
α. Θεσσαλονίκη 31/5		
δ. Παναμά 4/7		
ε. Λισαβόνα 4/7		
δ. Παναμά 23/6		
ε. Ρίτσαρντς Μπαϊν 21/6		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 29/6		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 1/7		
αργεί Ν. 'Ορλεάνη		
ε. Βαλτιμόρη 5/7		
δ. Παναμά 23/6		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 13/6		
αργεί Πειραιά		
α. Χιούστον 21/6		
αργεί Ν. 'Ορλεάνη		
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/6		
δ. Παναμά 30/6		
αργεί Ν. 'Ορλεάνη		
αργεί Ν. 'Ορλεάνη		
ε. Ν. 'Ορλεάνη		
αργεί Ν. 'Ορλεάνη		
α. Κίγκστον 24/6		
α. Σαβόνα 26/6		
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/6		
αργεί Ν. 'Ορλεάνη		
α. Ρίο Γκράντε 29/6		
ε. Σάν Νικόλας 7/7		
α. Λός 'Αντζελες 22/6		
δ. Ντόβερ 28/5		
ε. Ραβέννα 5/7		
δ. Παναμά 7/7		
α. Ρουέν 18/5		
αργεί Πειραιά		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. 'Ιταζάι 5/7		
α. Π. 'Αρθουρ 12/6		
ε. Γκέιμς 16/6		
στη Νιγηρία		
α. Λός Πάλας 20/5		
ε. Γουακαμάτου 28/6		
α. Γιούροπορτ 21/6		
αργεί Πειραιά		
προσάραξε Μπουσίρ		
ε. Βενετία 8/7		
δ. Παναμά 1/6		
δ. Γιβραλτάρ 6/7		
ε. Βρόσσι 27/6		
α. Φουτζέιρα 8/6		

α. Γουίλμινγκτον 28/6		
α. Σιτακόνη 30/6		
δ. Παναμά 23/6		
ε. Κάντλα 7/5		
ε. Μπωμόντ 16/6		
ε. Σετουμπάλ 22/6		
α. Κολόμπο 21/5		
μεσογειακές μεταφορές		
μεταφορές 'Ερυθράς Θαλάσσης		
δ. Παναμά 23/6		
α. Ροζάριο 1/7		
ε. Καρατάι 8/7		
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 2/7		
αργεί Πειραιά		
ε. Ντάρμαν 6/7		
ε. Τουλών 18/5		
ε. Δουνκέρκη 14/5		
α. Λομέ 24/6		
ε. Χάβρη 4/7		
στην Καλκούτα		
δ. Κων/πολη 25/6		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Πειραιά 2/7		
αργεί Πειραιά		
ε. Φρήπορτ 23/6		
αργεί Χαλκίδα		
α. Σχζέσιν 22/4		
ε. Κάντλα 21/5		
α. Ντουμπάι 1/7		
α. Νάπολη 8/7		
επισκευές Πειραιά		
ε. Γιούροπορτ 8/7		
αργεί Σιγιάδα		
α. Γουέιπα 17/6		
αργεί Πειραιά		
α. 'Αμβέρσα 30/6		
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 19/6		
στο Λάγος 28/5		
α. Νάπολη 2/7		
στο Βισακαπατάνμ		
α. Κολόμπο 5/7		
στο Παλδου Σαμπού		
α. Μπ. 'Αίρες 5/7		
δ. Γιβραλτάρ 7/7		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 5/7		
δ. Παναμά 5/7		
α. Παρανάγουα 25/6		
α. Σικάγο 17/6		
α. Ντουλούθ 2/6		
α. Σό Σερμαστίδο 22/6		
ε. Ρόττερνταμ 9/7		
δ. Σουέζ 8/7		

ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ)*	63	11120
ΟΙΝΟΥΣΣΑΙ (κ.)	70	14095
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΣΕΡ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΙΡΕ'Ι'ΣΟΝ (δ.)	72	106123
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	128027
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΤΡΙΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ	69	15888
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	58882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΣΕΑΝ ΜΠΡΗΖ (δ.)	67	53460
ΟΣΕΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	74	2248
ΟΣΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΥΣΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ)	84	38259
ΟΥΧΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	59	10308

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΟΡΜΟΣ (π.)	68	10271
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μαλ.)	62	9455
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ	84	22511
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18738
ΠΑΤΡΟΚΛΑΟΣ (κ.)	55	7738
ΠΑΥΛΟΣ ΧΙΙ (π.)	69	1999
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΙΚΑΝ (κ.)	67	9549
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38838
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	68	41521
ΠΕΡΑΜΟΣ Ι. (κ.)	69	5872
ΠΕΡΣΕΥΣ (Λιβ.)	66	15688
ΠΕΤΑΛΩΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	65	15577
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	63	9707
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11289
ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΙΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΟΝΑ (κ.)	69	8182
ΠΛΩΤΩ	68	35191
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΑΓΙΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΥΣΕΙΝ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΛΥΣ (κ.δ.)	73	118460
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (π.)	70	3825
ΠΟΞΙΔΩΝ Κ. (π.)	56	3597
ΠΟΞΙΔΩΝ Α. (π.)	66	15565
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959

ΡΑΣΣΑΓΙΕΣ (κ.)	56	1380
ΡΕΑ ΜΠ. (π.)	67	11258
ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ Ι (π.)	63	15982
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (π.)	70	43598
ΡΙΟ ΜΑΡ	65	18334
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	74	25785
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΑ ΜΠΑΙΝ (π.)	73	10630
ΣΑΝ ΜΠΟΑΤ (κ.)	64	3871
ΣΑΝΚΟ ΚΡΕΣΤ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΚΟΝΤΕΑΡΙΝΓΚ (π.)	84	16805
ΣΑΝΚΟΝΤΕΦΑ'Ι'ΑΝΤ (π.)	85	16500
ΣΑΝΚΟ ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3881
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	68	8098
ΣΑΝΤΩΝ ΜΠΑΙΥ (π.)	74	11452
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137

αργεί 'Αστακό		
στην 'Ιντσόν 10/7		
αργεί 'Ιτέα		
αργεί 'Ελευσίνα		
α. Μπ. 'Αίρες 3/5		
α. Ρίο 'Ιανέιρο 16/6		
α. Χιούστον 13/5		
ανάμενε Λαμπουάν		
αργεί 'Ιτέα		
αργεί Πειραιά		
προς Βερντόν 6/7		
α. 'Αλεξάνδρεια 2/7		
δ. Γιβραλτάρ 15/6		
αργεί Πειραιά		
α. Πειραιά 5/6		
α. Χάμιλτον 1/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/7		
μεσογειακές μεταφορές		
αργεί Πειραιά		
δ. Κων/πολη 21/6		
ε. Βοστώνη 21/6		
αργεί Πειραιά		
α. Αύγουστα 26/6		
α. Σάν Λορέντζο 13/6		
α. Κόμπε 28/6		
α. Ρας Τανούρα 23/6		
αργεί Σαόζα		

Greece.....	Drachmas 4.000
Europe and U.K. (Air Mail).....	Pounds Stg. 40.00
U.S.A. and Canada (Air Mail).....	U.S. Dollars 100.00
Central and South America (Air Mail).....	U.S. Dollars 115.00
Middle East and Africa (Air Mail).....	U.S. Dollars 80.00
Far East and Australia (Air Mail).....	U.S. Dollars 120.00

CHANDRIS CRUISE LINES

**All year round
cruising programmes**

**Mediterranean • Caribbean • Bahamas
Mexico • Bermuda**



**AMERIKANIS • ARIANE • BRITANIS • ELLINIS
GALILEO • ROMANZA • THE VICTORIA**

95 AKTI MIAOULI, GR 185 38 PIRAEUS. TEL. 4126757/8/9.
TELEGRAMS "CHANDRISLINES PIRAEUS" TELEX 21-2327 CLP GR



Reassurance..



It's good to work with professionals. Able to rely on the job being done conscientiously with expertise that prevents a crisis becoming a drama — and the backing of a fleet of tugs aggregating more than 40,000hp.

T-TUGS

WORLDWIDE DEEP SEA SALVAGE & TOWAGE



OCEAN RESCUE • FIREFIGHTING

Anchor Handling and Offshore Support

Anti Pollution • Coastal & Harbour Towage

TSAVLIRIS

T-TUG OPERATIONS (24 hours)
Alexander G Tsaviris & Sons
10 Akti Poseidonos 185 31 Piraeus Greece
Telephone 417 4385, 417 4975, 417 6574, 417 8304
411 8511-17 (aoh) 821 7481, 461 8156, 923 0921
Telex 212677 TSAV GR Cables SALVETOW

BRANCH OFFICES At all major Greek ports

LONDON AGENTS
Tsaviris Shipping Limited - 194-200 Bishopsgate
London EC2M 4NX United Kingdom
Telephone 01-283 7734
(aoh) 0444 457136, 07073 32922, 01-590 7482
Telex 884291, 888237 TSAV UK