

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Οκτωβρίου 1986

Αρ. Φύλλου 1232/991



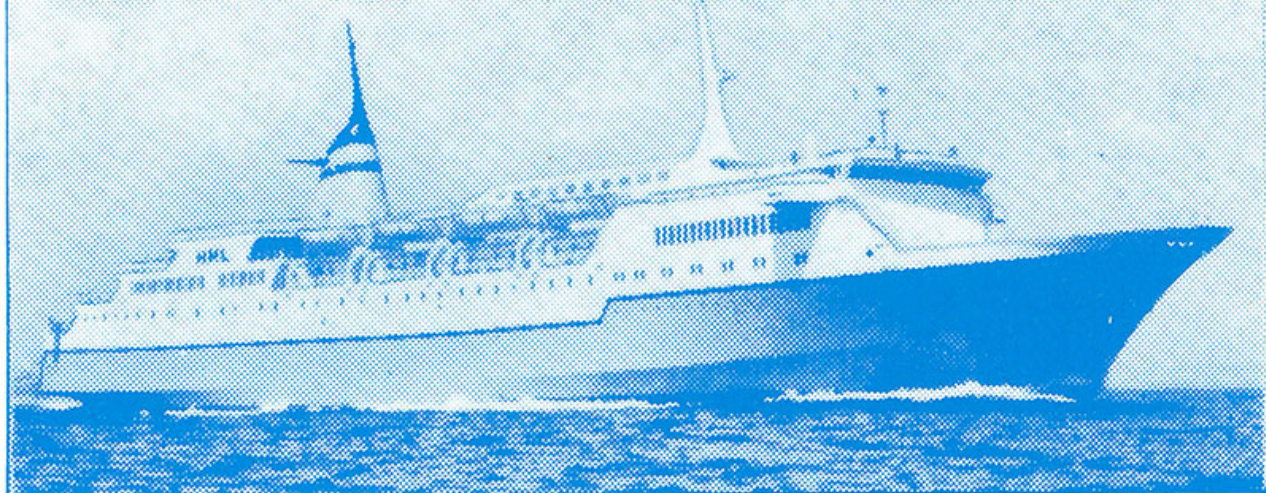
NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

PIΘ. 1232/991
ΤΩΒΡΙΟΥ 1986
ΔΡΧ. 150

ΕΛΜΕΣ

ΕΛΛΑΣ-ΙΤΑΛΙΑ-ΕΛΛΑΣ



Καθημερινές αναχωρήσεις
από Πάτρα, Κέρκυρα και Ηγουμενίτσα
για Μπρίντιζι

ΕΓΝΑΤΙΑ·ΚΑΣΤΑΝΙΑ

νέα
γραμμή

ΛΥΔΙΑ

ΠΑΤΡΑ ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑ ΜΠΡΙΝΤΙΖΙ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ & ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ ΣΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΚΑΙ

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Αθήνα: Λεωφ. Αμαλίας 28, τηλ. 323.6333 & 323.6412

Πειραιά: Μέγαρο Ε.Η.Σ., τηλ. 411.5611 & 417.6602



ATHENIAN TANKERS MANAGEMENT S.A.

the international name for cargo access equipment is



The MacGregor-Navire Organisation is the only proven designer and supplier for the full range of Cargo Access Equipment and is able to offer an unequalled worldwide capability for Newbuilding and Servicing.

Additionally, MacGregor-Navire is the sole Organisation able to call upon the combined MacGregor and Navire experience and knowledge stretching back to the origins of the two Companies some 35 years ago.

MacGregor-Navire is the only legitimate successor to the original MacGregor and Navire Organisations and as such has total and unrestricted access to all original specifications, drawings and spare parts documentation.

The reference list of MacGregor-Navire incorporates some 25,000 ships equipped with either MacGregor or Navire Cargo Access Equipment; the servicing of these vessels is the accepted responsibility of the MacGregor-Navire Organisation.

The Servicing ability of the Organisation is unsurpassed. Our own highly skilled and MacGregor-Navire trained engineers, all totally conversant with Cargo Access Equipment which has been designed by MacGregor and Navire, are based at 52 Service Stations worldwide. All spare parts used are original and, as with our Service work, carry the International MacGregor-Navire Worldwide Guarantee.

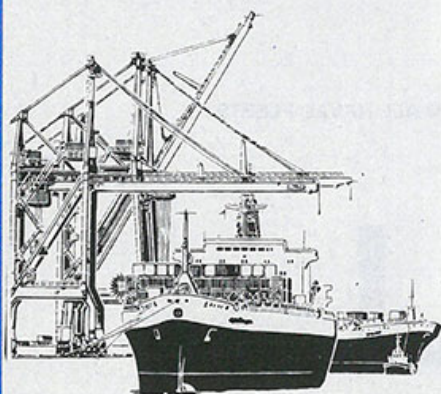
MacGregor-Navire (F) S.A.

Greek Office

4-6 Efplias Street - 185 37 Piraeus

Tel: 4521469, 4510822 - Tlx: 213945 MGN GR

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

1 'Οκτωβρίου 1986
ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β') — ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1232/991

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ.

ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:

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

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ:

Έστωτερο... Δρχ. 5.000
Κύπρου... Λίρες 40,00
Ευρώπης & 'Ηνωμ. Βασιλείου... Λίρες 45,00
Η.Π.Α., Καναδά... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Κεντρική και Νοτ. 'Αμερική... Δολ. ΗΠΑ 115,00
Μέση 'Ανατολή & 'Αφρική... Δολ. ΗΠΑ 80,00
'Απω 'Ανατολή
& Αυστραλία... Δολ. ΗΠΑ 120,00

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ

FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING
Issue No. 1232/992, October 1st, 1986

FOUNDER: D.N. COTTAKIS

EDITOR: D. Rigas - Cottakis

EDITING & PRINTING OFFICES:

77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: "CHRONIKA" Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 15 'Ενώπιον τής (τεκμαρτής) ανάκαμψης
Σκέψεις γύρω από τή διαφαινομένη ανάκαμψη τής ναυλα-
γοράς ξηρού φορτίου και περί τής ακολουθητέας πολιτι-
κής από τόν 'Ελληνα караβοκύρη.

- 17 'Η διά θαλάσσης μεταφορά τών καυσίμων
Μία σύντομη αναδρομή στά πετρελαιοφόρα και τά
σύγχρονα σκάφη LPG/LNG και μεταφοράς πυρηνικών
καυσίμων.

- 19 'Η μείωση τών τελών νηολογήσεως πλοίων στή Λιβερία
Οί πρόσφατες εκπτώσεις στή νηολόγηση πλοίων πού
θέσπισε ή Λιβερία γιά τήν ενίσχυση τής δυνάμεως του
νηολογίου της.

- 21 Γιά τήν πρόληψη παρανόμων πράξεων κατά επιβατών
και πληρωμάτων σέ πλοία.
Τά μέτρα πού υιοθετήθηκαν στήν 53η σύνοδο τής 'Επιτρο-
πής Ναυτικής 'Ασφαλείας του IMO γιά τήν πρόληψη
παρανόμων πράξεων κατά επιβατών και πληρωμάτων
τά όποια εφαρμόζονται ήδη από τήν 'Ελλάδα και τίς 'Η-
νωμένες Πολιτείες.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
9 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ
12 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
25 ΤΟ ΦΡΑΓΜΑ ΤΟΥ ΣΚΑΛΔΗ ΣΤΗΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ
27 ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ
28 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
30 ΟΔΗΓΙΕΣ ΕΠΙΒΙΒΑΣΕΩΣ ΠΛΟΗΓΩΝ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ
32 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
38 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
39 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
42 ENGLISH SUPPLEMENT
45 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο κυριώτερος προμηθευτικός οίκος υλικών και τροφίμων των ελληνικών πλοίων



SHIP CHANDLERS, FOOD SUPPLIERS, GENERAL CONTRACTORS,
STEVEDORES, LIGHTER, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS,
PROVISIONS OF EVERY DESCRIPTION
SUPPLIED AT THE SHORTEST NOTICE AT MODERATE RATES

DAY & NIGHT SERVICES

SUPPLIERS TO
VARIOUS NATIONALITY SHIPS, TROOP SHIPS, NAVAL CARRIERS AND ALL NAVAL FLEETS

ALIMENTACION **HILL** S.A.

SHIPCHANDLERS PROVISIONISTAS

ATHANASIOS MAMZERIDIS
Comerciante Industrial

SALES, HEAD OFFICE AND WHAREHOUSES VENTAS, OFICINA PRINCIPAL Y ALMACENES
VILAFRANCA DEL PENEDES/BARCELONA

AVDA. TARRAGONA, s/n/P.O.BOX 12

PHONES TELEFONOS

(93) 890 13 99 - 890 11 43

TELEX

93 607 CPB-E

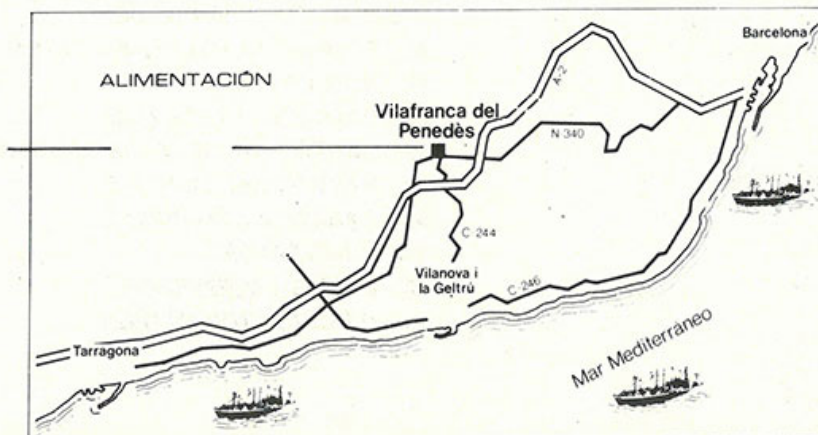
CABLE ADRESS: HILLSA (VILAFRANCA PENEDES (BARCELONA)

TARRAGONA OFFICE OFICINA TARRAGONA PORT OF TARAGONA

PHONE 227413

(977) 218599 AHO

TARRAGONA BAY CALL "ORION" BY VHF CHANNEL 16



Κρίσιμο δεκαήμερο

Συγκλίνουσες από πολλές πλευρές πληροφορίες οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι άμεσως δέκα επόμενες ημέρες θα είναι ιδιαίτερα κρίσιμες για την τύχη του εθνικού νηολογίου, άμεσα και της Έλληνικής Ναυτιλίας, μακροπρόθεσμα.

Λόγω της κρίσιμότητας των στιγμών δεν έχουμε δικαίωμα να υπεισέλθουμε σε λεπτομέρειες. Μπορούμε όμως να πούμε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά», τα οποία παρακολουθούν από πολύ κοντά τα πράγματα και επί πλέον έχουν αγωνισθεί πάντοτε με πάθος για το εθνικό νηολόγιο και την Έλληνική Ναυτιλία γενικότερα και για λόγο αυτό πολλές φορές προ-

χώρησαν και κόντρα στο ρεύμα, δεν θα διστάσουν να χειροκροτήσουν εάν υπάρξουν οι συμφέρουσες σε όλους ρυθμίσεις. Όπως και δεν θα διστάσουν να καταγγείλουν εκείνους — όποιοι και αν είναι αυτοί και σε όποια πλευρά και αν ανήκουν — που με πράξεις ή παραλείψεις θα τινάξουν στον άερα τις εξελίξεις που πρέπει να υπάρξουν για το καλό του τόπου, της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της.

Έκεί που έχουμε φθάσει δεν υπάρχουν περιθώρια για λάθη, έστω ακόμη από αμέλεια, από καμμία πλευρά.

ΤΑ ΧΑΛΙΑ ΤΟΥ ΝΗΟΛΟΓΙΟΥ

Από τη στατιστική διερεύνηση των στοιχείων των «Ναυτικών Χρονικών» για τη δύναμη του υπό Έλληνική σημαία στόλου προκύπτει ότι στο τέλος Σεπτεμβρίου τα άνω των 3.000 τόννων γκρός πλοία ξηρού και υγρού φορτίου ανέρχονταν σε 1.075 περίπου. Εάν δε υπολογισθεί ότι 200 περίπου από τα πλοία αυτά είναι παροπλισμένα μόνο στα άγκυροβόλια του εσωτερικού, προκύπτει ότι τα εν ενεργεία πλοία με Έλληνική σημαία άνω των 3.000 τόν. γκρός ανέρχονταν στο τέλος Σεπτεμβρίου σε 870 περίπου. Την ίδια στιγμή περισσότερα από 1.900 ελληνόκτητα πλοία με ξένες σημαίες ήταν εν ενεργεία και αυτό και μόνο δείχνει το δρόμο που πρέπει να ακολουθηθεί εάν θέλουμε να έχουμε Ναυτιλία.

ΤΟ ΝΑΤ ΣΤΟ ΙΚΑ;

Σε όλους τους υπηρεσιακούς παράγοντες του ΝΑΤ (άλλα και σε άλλους κύκλους) είναι πλέον διάχυτη η αντίληψη ότι το Ταμείο θα υπαχθεί σύντομα στο ΙΚΑ, γιατί αυτή είναι η μοναδική λύση για να συνεχισθεί η εκπλήρωση των υποχρεώσεων του προς τους ασφαλισμένους. Σχετικά υποστηρίζεται ότι δεν μπορεί να συνεχισθεί άλλο η σημερινή κατάσταση και συγκεκριμένα η αναζήτηση πόρων την τελευταία στιγμή για να πληρωθούν οι συντάξεις και οι άλλες υποχρεώσεις του Ταμείου — κατάσταση που έχει προκαλέσει ήδη τις έντονες διαμαρτυρίες των συνταξιούχων ναυτικών οι οποίοι είναι 27.000 σε σύνολο 43.000 συνταξιούχων του ΝΑΤ — οι 16.000 είναι οι «άλεξιπτωτιστές» οι οποίοι λαμβάνουν συντάξεις χωρίς να έχουν καταβάλει ούτε δραχμή στο Ταμείο και είναι η κύρια αιτία, σε συνδυασμό με τον περιορισμό των εισφερόντων πλοίων, για τη σημερινή τραγική κατάσταση του ασφαλιστικού οργανισμού των ναυτικών μας.

Κατά την εντύπωση υπηρεσιακών παραγόντων του ΝΑΤ, στο ΙΚΑ θα υπαχθούν και οι ασφαλισμένοι (συνταξιούχοι και εν ενεργεία ναυτικοί) και το προσωπικό. Επίσης θεωρείται βέβαιο ότι δεν πρόκειται να μεταβληθεί η νομοθεσία που δίδει τις παροχές, και ότι το ΝΑΤ θα γίνει το ναυτικό κατάστημα του ΙΚΑ, αλλά για το θέμα της ιατροφαρμακευτικής περιθάλψεως των ναυτικών και των οικογενειών τους δεν γίνεται αυτή τη στιγμή καμμία πρόβλεψη.

Για την άσφαλεια που αισθάνονται οι πραγματικοί ναυτικοί που είναι τώρα συνταξιούχοι και για την αίσθηση που έχουν και αυτοί ότι το ΝΑΤ βυθίζεται στην άνωπαρη μίλησαν σε συνέντευξη τύπου που έδωσαν

στις 22 Σεπτεμβρίου τα προεδρεία όλων των ενώσεων συνταξιούχων.

• Μία διόρθωση αναφορικά με δα εγράφησαν στο προηγούμενο τεύχος για το ποσό που χάνει το ΝΑΤ από τα 400 πλοία που έχασε το εθνικό νηολόγιο στη διάρκεια της δεκαήμερης θητείας του σημερινού ύπουργου: Το ποσό δεν είναι δέκα εκατ. δολάρια, όπως εγράφη εσφαλμένως, αλλά 40 εκατ. δολάρια ή 40 δισεκατομμύρια δραχμές που αντιπροσωπεύει το έλλειμμα τεσσάρων μηνών και όχι ενός μηνός και αυτό, επαναλαμβάνουμε, χωρίς το ΝΑΤ να έχει εκκαθαριστεί από τους «άλεξιπτωτιστές».

• Με την ευκαιρία σημειώνουμε αυτό που έλεχθη για τον επίσης «άλεξιπτωτιστή» πρόεδρο του ΝΑΤ: Αντί για τον περιπόθητο τίτλο του «διοικητή» του ΝΑΤ για τον οποίο κατέβαλε προσπάθειες, κατέκτησε τελικά τον τίτλο του «διαλυτή» του Ταμείου στο οποίο βρέθηκε κυριολεκτικά ούρανοκατέβατος.

ΞΕΠΕΡΑΣΜΕΝΟ ΤΟ ΝΑΤ

Σύντομα, μάλλον εντός του Νοεμβρίου, θα τεθεί σε εφαρμογή το πρόγραμμα ασφαλίσεως όλων των μελών του ΚΑΠΕΝ έναντι του κινδύνου ατυχήματος στη θάλασσα, την ξηρά ή τον αέρα, το οποίο αποτελεί την αρχή ενός ευρύτερου σχεδιασμού της σημερινής διοικήσεως της Ένώσεως Πλοιάρχων (και του ΚΑΠΕΝ) για μία πολύπλευρη ασφαλιστική κάλυψη των μελών που θα έχει και πολύπλευρες επιπτώσεις, κυρίως διότι θα αποκαλύψει την πενιχρή ασφάλιση την οποία εξασφαλίζουν στους ναυτικούς μας τα Ταμεία Προνοίας αλλά και το ίδιο το ΝΑΤ, όχι μόνο σε σχέση με το ύψος των καταβαλλομένων εισφορών αλλά και με την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Δικαίωμα ασφαλίσεως στο πρόγραμμα καλύψεως του κινδύνου ατυχήματος θα έχουν όλα τα μέλη του ΚΑΠΕΝ, ακόμη και εάν οφείλουν εισφορές μέχρι τριών ετών, εφ' όσον προηγουμένως είχαν καταβάλει 12 τουλάχιστον εισφορές — καλύπτονται δηλαδή και εκείνοι που έχουν πληγεί από την πρωτοφανή ανεργία που αντιμετωπίζει ο κλάδος των πλοιάρχων. Σημειώνεται ότι τα μέλη του ΚΑΠΕΝ δεν πρόκειται να επιβαρυνθούν — τουλάχιστον για ένα χρόνο — με εισφορές, ότι σε περίπτωση θανάτου ή ολικής ανικανότητας από ατύχημα θα καταβάλλονται 2.000.000 δρχ. και σε περίπτωση μόνιμης μερικής ανικανότητας ποσοστό επί τοις εκατό για το ποσό των 2.000.000 ανάλογα με το βαθμό ανικανότητας. Πέραν αυτού, σε περίπτωση ατυχήματος θα καταβάλλεται και ποσό 1.000 δρχ. ημερησίως για κάθε ημέρα παραμονής σε νοσοκομείο ή κλινική και για

περίοδο το πολύ 90 ημερών. Το έτησιο κόστος για την ασφάλιση αυτή θα ανέλθει σε 2.293 δρχ. για κάθε μέλος του ΚΑΠΕΝ.

Σε ένα δεύτερο στάδιο θα υπάρξει ασφαλιστική κάλυψη για τη χορήγηση εφ' άπαξ παροχής που με έτησιο κόστος 100.000 δρχ. κατά μέλος και ανάλογα με τα χρόνια υπαγωγής στο πρόγραμμα θα είναι:

Έτη ασφαλίσεως	Παροχή
5	839.448
6	1.106.670
7	1.421.457
8	1.792.276
9	2.229.100
10	2.743.681
11	3.349.856
12	4.063.931
13	4.905.110
14	5.896.020
15	7.063.312
16	8.438.381
17	10.058.213
18	11.966.375
19	14.214.190
20	16.862.115

Εν συνεχεία προβλέπεται ότι θα υπάρξει και κάλυψη του κινδύνου της ανεργίας όποτε τα μέλη του ΚΑΠΕΝ με έτησιο ασφάλιστρο 9.000 δρχ. περίπου θα εισπράττουν σε περίπτωση ανεργίας κ'ι για έξι μήνες 15.000 δρχ. μηνιαίως, ενώ ταυτόχρονα συζητείται και το θέμα ενός προγράμματος ασφαλείας ζωής που θα εξασφαλίζει 200.000 δρχ. για κάθε έτος ασφαλίσεως, όποτε σε 23 χρόνια θα χορηγείται ποσό 4.600.000 δρχ. έναντι του μισού ποσού που χορηγεί για την ίδια περίοδο το ΤΠΑΕΝ και εφ' όσον ο ασφαλιστέος χρόνος είναι άνω των 13,5 ετών (στην περίπτωση αυτή το ασφάλιστρο προβλέπεται ότι θα είναι γύρω στις 100.000 δρχ. ετησίως για κάθε ασφαλιζόμενο).

Για να μπορούν να γίνουν οι ανάλογες συγκρίσεις αναφορικά με το κόστος της ασφαλίσεως υπογραμμίζουμε ότι οι συνολικές εισφορές προς το ΝΑΤ, Ταμείο Προνοίας και τα λοιπά κεφάλαια και λογαριασμούς για την εξαγορά υπηρεσίας σε πλοίο με ξένη σημαία (με βάση τις συλλογικές συμβάσεις του 1985) είναι κατά μήνα:

- Για τον πλοίαρχο φορτηγού 94.002 δρχ. και δεξαμενοπλοίου 104.584 δρχ.
- Για τον υπερχορτοπλοίαρχο φορτηγού 51.028 δρχ. και δεξαμενοπλοίου 54.593 δρχ.
- Για τον ανθυποπλοίαρχο φορτηγού 45.317 δρχ. και δεξαμενοπλοίου 48.418 δρχ.

Έκ των ανωτέρω προκύπτει ότι δεν είναι

αυθαίρετο τό συμπέρασμα ότι η πορεία που χάραξαν οι πλοίαρχοι για να καλυφθούν ασφαλιστικά θα έχει μιμητές — τό γνωστό είναι τό μέλλον του NAT και των Ταμείων Προνοίας, τά όποια έχουν χάσει πλέον τήν έμπιστοσύνη των ναυτικών για τήν εξασφάλιση των γηρατειών τους και γι' αυτό σπεύδουν να στραφούν σε άλλες λύσεις.

ΝΑ ΝΑΥΛΩΘΟΥΝ ΚΑΙ ΟΧΙ ΝΑ ΑΓΟΡΑΣΘΟΥΝ ΠΛΟΙΑ

Με άφορμή τό πρόβλημα τής στεγάσεως των σεισμοπαθών τής Καλαμάτας, από άθηναϊκή έφημερίδα ύποδείχθηκε ότι πρέπει να αγοράσθουν — προφανώς από τό κράτος — μερικά επιβατηγά πλοία για να χρησιμοποιούνται για τή στέγαση των θυμάτων σεισμών που είναι τόσο συχνοί στην 'Ελλάδα!

Δέν είμαστε σε θέση να κρίνουμε εάν πρόκειται για άφέλεια ή για προσπάθεια όρισμένων να πουλήσουν πλοία ή να μεσολαβήσουν — με τό άζημίωτο, βέβαια, πάντοτε — για τήν αγορά πλοίων, μπορούμε όμως να πούμε με απόλυτη βεβαιότητα ότι ή τυχόν ύλοποίηση τής προτάσεως θα στοιχίσει πάρα πολύ στον έλληνικό λαό χωρίς ταυτόχρονα να διασφαλίζεται ότι τά πλοία που θα αγοράζονταν θα ήταν ικανά να ανταποκριθούν ανά πάσα στιγμή στις ανάγκες στεγάσεως θυμάτων θεομηνιών. Τό πρόβλημα τής στεγάσεως σεισμοπαθών μπορεί να αντιμετωπισθεί μόνο με τή ναύλωση ύπαρχόντων επιβατηγών πλοίων και κυρίως κρουαζιεροπλοίων τά όποια κατά τή χειμερινή περίοδο είναι άναγκαστικά άκινήτοποιημένα.

ΘΑ ΧΑΣΟΥΜΕ ΔΟΥΛΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΗ ΣΤΕΝΟΚΕΦΑΛΙΑ

Όρισμένες έλληνικές έπιχειρήσεις, παράλληλα με τς συναλλαγές που πραγματοποιούν στην 'Ελλάδα και ειδικότερα στον Πειραιά, έχουν αναπτύξει και μία δραστηριότητα που συνίσταται στη διαμεσολάβησή τους κατά τούς έφοδιασμούς πλοίων — ελληνικών κυρίως αλλά και ξένων — σε διάφορα λιμάνια όλου του κόσμου. 'Η ιδιομορφία στην προκειμένη περίπτωση είναι ότι οι έφοδιασμοί αυτοί γίνονται από τς κατά τόπους βιομηχανικές ή έμπορικές έπιχειρήσεις που διαθέτουν τά ανάλογα είδη χωρίς οι μεσολαβούσες ελληνικές έπιχειρήσεις να διαθέτουν κεφάλαια προς τόν σκοπό αυτό, ή μόνη δέ ένέργειά τους είναι τό κλείσιμο των σχετικών συμφωνιών με τή διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου και τόν προμηθευτή του έξωτερικού. Από αυτή τή διαμεσολάβηση προκύπτει ένα μικρό κέρδος και οι ελληνικές έπιχειρήσεις αναλαμβάνουν να εισπράξουν έν 'Ελλάδι από τς διαχειρίστριες εταιρίες όλόκληρη τήν αξία των ειδών που παραδόθηκαν στο πλοίο (στην όποια περιλαμβάνεται και τό κέρδος τους) και έν συνέχεια αποστέλλουν στη βιομηχανική ή έμπορική έπι-

χείρηση του έξωτερικού που χορήγησε τά είδη στο πλοίο τό καθαρό ποσό των παραδοθέντων έμπορευμάτων.

Στό σημείο όμως αυτό παρεμβαίνει τό ελληνικό κράτος τό όποιο αξιώνει να διατίθεται στην Τράπεζα τής 'Ελλάδος τό συναλλαγμα που εισπράττεται από τή διαχειρίστρια εταιρία του πλοίου και έν συνέχεια να αγοράζεται τό συναλλαγμα τό όποιο πρέπει να αποσταλεί στον προμηθευτή του έξωτερικού, αλλά ή αγοραπωλησία αυτή συναλλάγματος, λόγω και τής αστάθειας τής αξίας των ξένων νομισμάτων, μηδενίζει ή εξανεμίζει τό κέρδος.

'Αλλά οι ελληνικές έπιχειρήσεις στις όποιες αναφερόμεθα δέν αντιμετωπίζουν μόνο αυτό τό πρόβλημα: Πολλοί ξένοι οίκοι που αναπτύσσουν παράλληλες δραστηριότητες αποσπούν πελατεία από τήν ελληνική ναυτιλία με κάποιον εκπρόσωπό τους στον Πειραιά ό όποιος διαθέτει μόνο ένα τηλέφωνο και τίποτε άλλο και φυσικά δέν υπόκεινται στις ύποχρεώσεις των ελληνικών έπιχειρήσεων, τά ποσά δέ που προέρχονται από τς συναλλαγές αυτές εισπράττονται άπ' ευθείας στο έξωτερικό και ή χώρα δέν έπωφελείται στο παραμικρό από τή δραστηριότητα αυτή — ούτε και φόρους εισπράττει, όπως εισπράττει από τς ελληνικές έπιχειρήσεις, δεδομένου ότι δέν ύπάρχουν έδω αντίστοιχες έπιχειρήσεις αλλά ένα μόνο άτομο που διαθέτει απλώς ένα τηλέφωνο.

Γιά τήν αντιμετώπιση του προβλήματος οι ένδιαφερόμενοι έχουν ζητήσει να τούς επιτραπεί ή δημιουργία έξωλοιστικών λογαριασμών αλλά οι μανδρινόι τής Τράπεζας τής 'Ελλάδος δέν συναινούν, με αποτέλεσμα να κινδυνεύουμε από καθαρή στενοκεφαλιά να χάσουμε δουλειές που όλο και αφήνουν στον τόπο και επί πλέον ένισχύουν ελληνικές έπιχειρήσεις να περάσουν τς δύσκολες στιγμές.

Και για τήν περίπτωση αυτή έμεις θα επικαλεσθούμε πάλι τήν παρέμβαση του φίλου ύπουργού Έμπορίου Γιώργου Κατσιφάρα ό όποιος και σαν ύπουργός Ναυτιλίας είχε δείξει έμπρακτο ένδιαφέρον για παρόμοια θέματα αλλά και από τή νέα θέση του στο ύπουργείο Έμπορίου πασχίζει για τήν προαγωγή των συμφερόντων του τόπου, με τή διευκρίνιση ότι τά είδη και έμπορεύματα που παραδίδονται κατά τόν άνωτέρω τρόπο στα πλοία ούτε παράγονται αλλά ούτε και διέρχονται καν από τήν 'Ελλάδα. 'Υπογραμμίζουμε τό σημείο αυτό γιατί φαίνεται ότι οι μανδρινόι τής Τράπεζας τής 'Ελλάδος δέν μπορούν να τό αντιληφθούν.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΤΕΡΟΙ...

'Από τή ναυτιλιακή κοινότητα έχει έπισημανθεί ότι όρισμένοι δικηγόροι που εργάζονται για λογαριασμό Τραπεζών γίνονται πολλές φορές βασιλικότεροι του βασιλέως και με τόν τρόπο αυτόν παραβιάζουν τά

συμφέροντα των ναυτικών οι όποιοι έχουν λαμβάνειν από πλοία που έχουν κατασχεθεί από τς Τράπεζες ή έχουν περιέλθει σ' αυτές έπειδή έχει ύπάρξει καθυστέρηση στην έξόφληση δανειακών ύποχρεώσεων. Ειδικότερα, έχουν έπισημανθεί οι μεθοδεύσεις όρισμένων δικηγόρων που άποβλέπουν στο τραινάρισμα των σχετικών ύποθέσεων με στόχο να άπογοητευθούν οι έχοντες λαμβάνειν ναυτικοί και να άναγκασθούν να έλθουν σε μία συμφωνία ώστε να μπορέσουν να εισπράξουν έστω και κάτι, τό όποιο είναι έλαχιστότατο έναντι εκείνων που δικαιούνται, είναι δέ άναμφισβήτητο ότι αυτή ή τακτική με τήν όποια πλήττεται και ζημιώνεται πάντοτε ή άσθενέστερη πλευρά από καμμία άρχή δικαίου δέν μπορεί να δικαιολογηθεί.

Περιοριζόμαστε σήμερα σ' αυτά έλπίζοντας ότι δέν θα χρειασθεί να επανέλθουμε.

ΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΘΕΙ ΠΡΟΣ ΟΦΕΛΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οι στήλες αυτές έχουν διακηρύξει επανειλημμένα ότι κανένας δέν είναι άναντικατάστατος. Αυτό όμως δέν μας έμποδίζει να πούμε σήμερα ότι τό Λιμενικό Σώμα θα αισθανθεί όπωσδήποτε φτωχότερο μετά τήν άποχώρηση του άρχιπλοιάρχου κ. Νικ. Καλύβα ό όποιος ύπέβαλε τήν παραίτησή του που έγινε ήδη άποδεκτή. Και ταυτόχρονα δέν κρύβουμε ότι και έμεις είχαμε προσπαθήσει επανειλημμένα να τόν πείσουμε να μίν έμεινεί στην άπόφασή του να παραιτηθεί γιατί γνωρίζουμε τά πολλαπλά προσόντα του (εύρυμáθεια, εργατικότητα, ευρύτητα άντιλήψεως, άκεραιότητα και έντιμότητα) που άνεξάρτητα από βαθμούς τόν είχαν καταστήσει τό νούμερο ένα στο Λιμενικό Σώμα και πιστεύαμε ότι τώρα ήταν ή στιγμή που θα μπορούσε να προσφέρει τά περισσότερα στο Δημόσιο και κατ' έπέκταση και στον τόπο.

Εκείνο που έχει τώρα σημασία είναι να χρησιμοποιηθεί και πάλι ό κ. Καλύβας προς όφελος τής Ναυτιλίας και γι' αυτό τό λόγο έχουν τά συλλογικά όργανα του ελληνικού έφοπλισμού και κυρίως ή 'Ενώση 'Ελλήνων Έφοπλιστών τής όποίας μπορεί να άποτελέσει πολύτιμο στέλεχος.

Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΕΛΠΙΔΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

'Η πρόσφατη άπόφαση των πέντε ισχυρότερων βιομηχανικών χωρών του κόσμου που έλήφθη, χωρίς τή σύμφωνη γνώμη του Καναδά και τής 'Ιταλίας, να παρακολουθήσουν στενά τήν παγκόσμια οικονομία και να προβούν σε όποια ένέργεια κριθεί άπαραίτητη για να διορθωθούν τά «κακώς κείμενα», χωρίς να θέτει τίποτε τό συγκεκριμένο, δημιουργεί όρισμένες έλπίδες ότι θα ύπάρξει κάποια έξομάλυνση στις ίσοτιμίες των νομισμάτων που είναι άναγκαία για να αύξηθεί ό όγκος του παγκόσμιου έμπορίου και να τωνωθεί ούσιαστικά ή ναυλαγορά ξηρού φορτίου.

'Η άπόφαση αυτή των πλουσίων άποκτά μεγαλύτερη βαρύτητα καθώς προηγήθηκε μόλις δύο ήμέρες από τήν κοινή σύνοδο του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και τής World Bank, οι έργασίες τής όποίας, με τή συμμετοχή 151 έμπειρογνωμόνων, άρχισαν στις 30 Σεπτεμβρίου.

ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ (TRAINING MANUAL)

'Εκδόθηκε και διατίθεται από τά «Ναυτικά Χρονικά», τό «Έγχειρίδιο Έκπαίδευσης» υπό κ. Γ. Μαρκογιάννη, τό όποιο είναι σύμφωνο με τς τροποποιήσεις 1983 τής SOLAS '74 και με τό όποιο πρέπει να είναι έφοδιασμένα τά έμπορικά πλοία με τρία άντίτυπα από 1/10/86.

Πρόκειται για τήν πρώτη έκδοση στην 'Ελληνική γλώσσα, ή όποία και εγκρίθηκε από τήν 'Επιθεώρηση Έμπορικών Πλοίων.

ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΣΕΙΣΜΟΠΑΘΩΝ

Γιά άλλη μία φορά ή ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα έδωσε τό παρόν γιά τήν αντιμετώπιση τών προβλημάτων πού προκάλεσε ό σεισμός τής Καλαμάτας καί γιά τήν ένίσχυση καί ανακούφιση τών σεισμοπαθών. Οί έφοπλιστές καί οί ναυτικοί μας βρέθηκαν, όπως πάντοτε σέ κάθε έθνική ανάγκη ή έθνικό κίνδυνο, στήν πρώτη γραμμή καί πρόσφεραν από περίσσειμα τής καρδιάς τους ό,τι μπορούσε ό καθένας, όπως φαίνεται στό σχετικό ρεπορτάζ πού δημοσιεύεται σέ άλλες σελίδες.

ΟΙ ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

Ανώτερη σχολή πλοιάρχων πρόκειται νά λειτουργήσει στήν "Ανδρο. Η νέα σχολή θά αναγερθεί σέ έκταση τού "Εμπειρικού "Ορφανοτροφείου καί ταυτόχρονα θά έξοπλισθεί πλήρως μέ έξοδα τής οικογενείας "Εμπειρικού πού συνεχίζει έτσι τήν παράδοση τού ελληνικού έφοπλισμού σέ έργα ευποιίας καί σέ έργα πού συμβάλλουν στήν πρόοδο τού ελληνικού λαού καί τού τόπου.

Μέ τήν ευκαιρία τής προσφοράς τής οικογενείας "Εμπειρικού ό ύπουργός Ναυτιλίας ανακοίνωσε ότ ανώτερη σχολή πλοιάρχων πρόκειται νά ιδρυθεί από τό ΥΕΝ καί στήν Κάλυμνο όπου επίσης θά αναβαθμισθεί καί ή σχολή δυτών πού λειτουργεί στό νησί ώστε πέρα από τήν πρακτική εξάσκηση νά παρέχονται στους σπουδαστές καί ανάλογες θεωρητικές γνώσεις πού θά τούς βοηθήσουν στήν αποτελεσματικότερη άσκηση τού επαγγέλματός τους.

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ

Η "Αμερικανική "Ακτοφυλακή αναγνώριζει τό έργο τής "Ελληνικής "Ενωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος καί ζητεί τή συνεργασία τής γιά τήν προστασία τής θαλάσσιας από τή ρύπανση πού προέρχεται από τά πλοία.

Η αναγνώριση αυτή τού έργου τής HELMEPA έγινε μέ δήλωση δύο εκπροσώπων τής "Αμερικανικής "Ακτοφυλακής οί όποιοι είχαν έρθει στήν "Ελλάδα γιά νά παραστούν στήν παρουσίαση τού νέου εκπαιδευτικού προγράμματος τής HELMEPA. Οί εκπρόσωποι τής "Αμερικανικής "Ακτοφυλακής δήλωσαν επίσης ότ όπως προκύπτει από τίς στατιστικές τους κανένα πλοίο πού είναι μέλος τής "Ελληνικής "Ενωσης Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος δέν θεωρήθηκε υπεύθυνο ρυπάνσεως τής θάλασσας στίς "Ηνωμένες Πολιτείες. "Επίσης δήλωσαν ότ θά προσκαλέσουν "Ελληνες πλοιοκτήτες, μέλη τής HELMEPA ή όποία, όπως παραδέχθηκαν καί οί ίδιοι είναι ή μοναδική έθελοντική οργάνωση πλοιοκτητών καί ναυτικών σ' όλο τόν κόσμο πού αποβλέπει στήν προστασία τής θάλασσας από τή ρύπανση, νά παρακολουθήσουν ειδικό σεμινάριο πού θά γίνει τόν "Οκτώβριο στίς "Ηνωμένες Πολιτείες γιά τό θέμα τής δημιουργίας σταθμών ύποδοχής καταλοίπων από τά πλοία πού μεταφέρουν χημικά καί άλλες παρόμοιες ουσίες.

Η αναγνώριση τού έργου τής HELMEPA από τήν "Αμερικανική "Ακτοφυλακή τιμά ιδιαίτερα τήν ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα καθώς καί τόν πρωτεργάτη τής προσπάθειας πού όδήγησε στή δημιουργία τής, τόν κ. Γεώργιο Π. Λιβανό.

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Κατά τό διάστημα τού γ' τριμήνου τού έτους, διεγράφησαν 14 πλοία 44.488 τον. γκρός καί προσετέθησαν έξι πλοία 15.092 τον. γκρός. Η ούτω προκύψασα έλάττωσις κατά όκτώ πλοία 29.396 τον. γκρός, αφαιρουμένη από τήν ύπάρχουσαν τήν 30 "Ιουνίου δύναμιν μάς έμφανίζει σημερινήν τοιαύτην εκ 596 σκαφών χωρητικότητος 1.781.668 τον. γκρός.

— Τήν 9 Σεπτεμβρίου έτέθη εις τήν έσχάραν τού Ναυστάθμου ή τρόπις ενός κατασκευασθησομένου διά τας ανάγκας τού στόλου μας ισχυρού ρυμουλκού, τό όποιον θά είναι τό πρώτον εν "Ελλάδι άτμοκίνητον σκάφος ελληνικής έξ ολοκλήρου κατασκευής.

— "Υπό τού "Υφυπουργείου τής "Εμπορικής Ναυτιλίας κατηρτίσθη καί εκυρώθη υπό τού "Υπουργικού Συμβουλίου "Αναγκαστικός Νόμος περί οργάνωσης τού γραφείου ναυτικής εργασίας όπερ έφεξης θά ονομάζεται "Γραφείον Εύρέσεως Ναυτικής "Εργασίας» καί θά έχει μορφήν οργάνισμού δημοσίου δικαίου.

— Ο έφοπλιστής κ. "Ιω. Δ. Χανδρής μάς πληροφορεί ότ οργανώνει τήν ίδρυσιν τακτικής δεκαπενθημέρου γραμμής εκ Δουνάβεως — Βουλγαρίας καί Τουρκίας δι' "Ελλάδα, Μάλταν, Δυτικήν "Ιταλίαν, Μασσαλίαν, Βαρκελώνην μετ' έπιστροφής γιά τών ιδίων προεγγίσεων.

Ship operators! reduce operating costs!!!

From Softline Computer Solutions, the Shipping computer specialists,

comes the PROTIME SHIPPING PACKAGE, which provides unparalleled control of ships accounts coupled with fully automated operational procedures providing efficiency and responsiveness necessary for survival in today's market.

From an extensive SHIPS ACCOUNTING AND INFORMATION SYSTEM through a sophisticated VOYAGE ESTIMATION module, CREW FILES, INVENTORIES, to a fully automated electronic TELEX application, the Protime Package will fulfil its promises at a level of cost you will be unable to resist.

Και στα Ελληνικά επίσης!

For full details, including a chance to view an installation near you, contact:

SOFTLINE
COMPUTER SOLUTIONS

253 Syngrou Ave., 171 22 Athens - Tel.: 9430136/7

ΤΙ ΓΙΝΕΤΑΙ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ;

Μέ τον ανωτέρω τίτλο είχαμε αναφέρει στις 15 Αυγούστου ότι στα «Ναυτικά Χρονικά» είχαν περιέλθει μερικές πληροφορίες «γιά όρισμένα περίεργα περιστατικά πού συμβαίνουν σέ βάρος πλοίων μόνο μέ 'Ελληνική σημαία στό λιμάνι τής Θεσσαλονίκης» καί ζητούσαμε αυτά τά περιστατικά νά διερευνθούν χωρίς καθυστέρηση από τό ΥΕΝ. Σήμερα ρωτάμε: Διερευνήθηκαν, καί αν ναι, τί προέκυψε;

ΑΠΟΠΕΜΦΘΗΚΕ Ο ΓΚΟΥΖΕΝΚΟ

Ο Σοβιετικός ύπουργός Ναυτιλίας Τιμοφεί Γκουζένκο απαλλάχθηκε από τά καθήκοντά του ένα μήνα μετά τή βύθιση — έπειτα από σύγκρουση μέ επίσης σοβιετικό έμπορικό πλοίο — του σοβιετικού κρουαζιεροπλοίου «Ναύαρχος Νακίμωφ» πού στοίχισε τή ζωή σέ 400 περίπου άτομα καί από αυτό προκύπτει ότι θεωρήθηκε ότι είχε, έμμεσες τουλάχιστον, ευθύνες γιά τό πολύνεκρο ναυτικό ατύχημα.

Τό ατύχημα αυτό αποδόθηκε στην άμελεια του πλοιάρχου του σοβιετικού κρουαζιεροπλοίου όσο καί του πλοιάρχου του σοβιετικού φορτηγού μέ τό οποίο συγκρούστηκε, λέγεται όμως χωρίς αυτό νά μπορεί νά έπιβεβαιωθεί ότι ή σύγκρουση των δύο πλοίων όφειλεται περισσότερο στις προβλέψεις του σχετικού σοβιετικού κανονισμού πού όρίζει ότι ή πορεία ενός πλοίου δέν μπορεί νά αλλάξει άκόμη καί αν υπάρχει προφανής κίνδυνος εάν δέν βρίσκεται στή γέφυρα ο πλοίαρχος!

• Ο 'Ελληνας ύπουργός Ναυτιλίας κατά τήν επίσημη επίσκεψή του στή Σοβιετική Ένωση δέν συναντήθηκε μέ τόν κ. Γκουζένκο λόγω άκριβώς του ατυχήματος του «Ναύαρχος

Νακίμωφ» καί είχε συνομιλίες μέ τόν Σοβιετικό ύφυπουργό Ναυτιλίας.

ΤΑ ΛΙΒΕΡΙΑΝΑ

Μολονότι οί στατιστικοί πίνακες του Λούδς Ρέτζιστερ έφεραν τή Λιβερία στό τέλος του 1985 μέ 58 έκατ. τον. γκρός, ο άρμόδιος Λιβεριανός Υπουργός μίλησε, ως γνωστόν, γιά σημαντικά μικρότερο αριθμό, προσθέτοντας ότι ο στόλος τής σημαίας του στό διάστημα των δύο-τριών τελευταίων έτών έχασε περί τά 20 έκατομ. τον. γκρός. Διευκρίνισε πάντως ότι οί 'Αρχές τής χώρας του δέν άνησυχούν γιά τή μείωση αυτή, τήν όποία αντίσταθμίσει ή ποιότητα του στόλου πού βρίσκεται σέ επίπεδο άνωτερο από των λοιπών χωρών έλευθέρου νηολογίου.

Υπάρχει βέβαια καί τό πρόβλημα τής παράλληλης σχεδόν αύξησης του νηολογίου του Παναμά, κυρίως χάρη στό έλληνόκτητο τοννάζ. 'Επ' αυτού ή Λιβερία δίνει διάφορες εξηγήσεις, χωρίς νά ύποτιμά τήν παναμαϊκή δραστηριότητα καί τους καρπούς πού άπέφερε. 'Ελπίζει όμως ότι έφτασε ή ώρα νά πάρει ή Λιβερία τήν ανταπόδοσή της, γιά τήν όποία καί φαίνεται πώς εργάστηκε ο Λιβεριανός Υπουργός όταν μάς έπισκέφθηκε στό «Ποσειδώνια». Πρός τό παρόν πάντως αυτή ή έλπιζόμενη άναστροφή δέν έχει δώσει τά δείγματά της καί πλέον προσμένει τίς θετικές έπιπτώσεις από τίς μειώσεις στό τέλη νηολογήσεων πού σχύουν από 1 'Ιουλίου καί γιά τίς όποιες γράφομε σέ έπόμενες σελίδες.

ΝΗΟΛΟΓΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΙΓΟΛΑΝΔΗ;

Παίρνοντας άφορμή από τήν τήν ναυτεργατική άπεργία του 'Απριλίου, οί Δυτικογερμανοί έφοπλιστάι παραπονούνται γιά τό επί πλέον κόστος πού τούς έδημιούργησε καί ζητούν νά συσταθεί μία «δεύτερη» γερμανική

σή σημαία γιά νά έγγράψουν τά πλοία τους υπό συμφερότερους όρους. 'Ως έδρα τής σημαίας αυτής προτείνουν τή νήσο 'Ελιγολάνδη πού βρίσκεται στή Βόρ. Θάλασσα άνοικτά των έκβολών των ποταμών Έλβα καί Βέζερ.

Η δυτικογερμανική κυβέρνηση όμως δέν συμμερίζεται τίς άπόψεις αυτές καί διά του άρμοδίου ύπουργού Μεταφορών άπέρριψε τήν ιδέα δημιουργίας εύκαιριακής γερμανικής σημαίας μέ τό έπιχείρημα ότι θά ήταν αντίθετη πρόσ τό Σύνταγμα, τό όποιο επιβάλλει όπως όλα τά έμπορικά πλοία τής χώρας συγκροτούν ένα μοναδικό ένιαίο στόλο υποκείμενο στις ίδιες διατάξεις.

Έξάλλου ή κυβέρνηση ισχυρίζεται ότι ή κρατική ένίσχυση πρόσ τόν έφοπλισμό καί τό σχέδιο άναμορφώσεως του συστήματος τής χρηματοδότησής τους θά έπρεπε νά είχε σταθεροποιήσει τήν οικονομική τους κατάσταση. Η ένίσχυση αυτή δέν είναι καθόλου άμελητέα, δεδομένου ότι έχουν προβλεφθεί 250 έκατομ. μάρκων γιά τή συνέχιση των έπιχορηγήσεων γιά τή ναυπήγηση ή τή μετασκευή έμπορικών πλοίων.

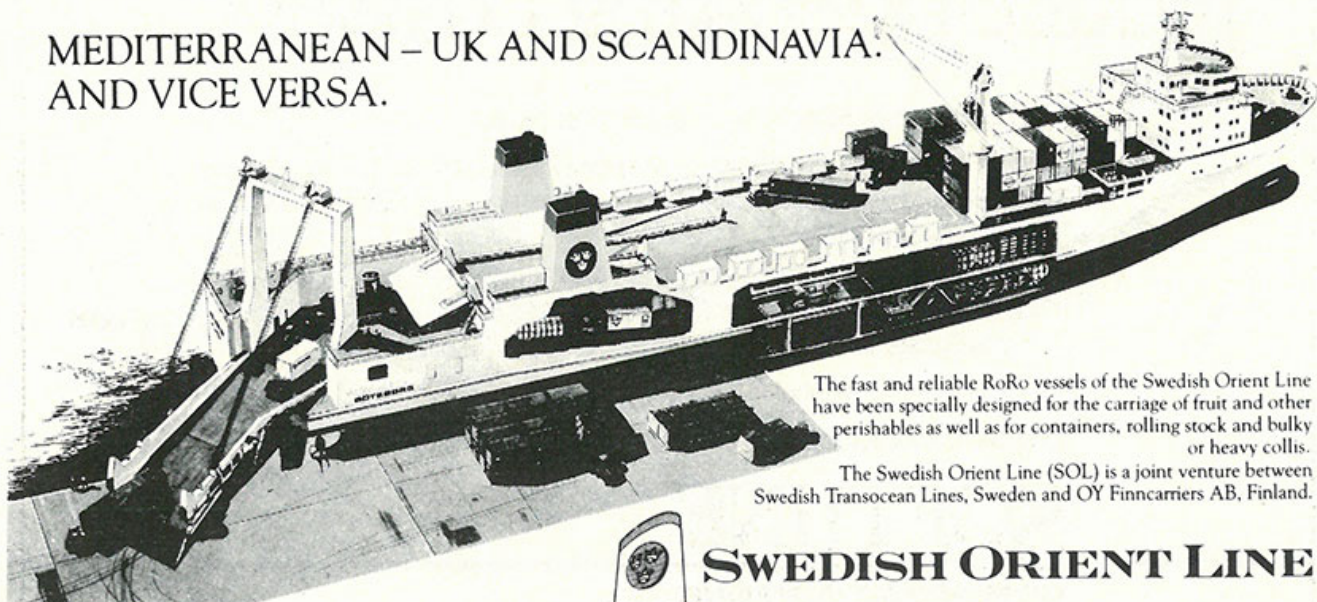
Άνεξάρτητα, πάντως, από τήν τελική στάση τής δυτικογερμανικής κυβερνήσεως στό αίτημα γιά τή σύσταση ενός «δεύτερου» γερμανικού νηολογίου στήν 'Ελιγολάνδη, γεγονός είναι ότι — σύμφωνα μέ πληροφορίες πού υπάρχουν στόν Πειραιά — ένας αριθμός πλοίων πού ανήκουν σέ γερμανικά συμφέροντα καλύπτονται υπό τήν κυπριακή σημαία καί μέ τόν τρόπο αυτό έχουν κατορθώσει νά ανταγωνίζονται καί τά δικά μας πλοία.

ΘΑ ΔΙΠΛΑΣΙΑΣΘΕΙ

Αν συνεχισθεί ο ίδιος ρυθμός νηολογήσεως στό Isle of Man, ύπολογίζεται ότι μέχρι τό τέλος του έτους τό νηολόγιό του θά διπλασιάσει τή δύναμή του φθάνοντας τούς 500.000 τόννους γκρός, έναντι των 250.000

DIRECT DOOR TO DOOR SERVICE

MEDITERRANEAN - UK AND SCANDINAVIA.
AND VICE VERSA.



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

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



SWEDISH ORIENT LINE

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

(40 πλοία) που κατέχει σήμερα. "Υστερα μάλιστα από την επικύρωση της συνθήκης MARPOL, όλο και περισσότεροι εφοπλιστές δεξαμενοπλοίων δείχνουν διάθεση να καταφύγουν στο νηολόγιό του, μεταξύ δε αυτών η εταιρία Anchor Line με πέντε ύγραιοφόρα και η Canadian Pacific με πλοία μεταφοράς προϊόντων πετρελαίου των 30.000 τόν. d.w. Έξάλλου και πολλοί γνωστοί βρεταννοί εφοπλιστές, όπως οι Dechols και οι Ellerman νηολόγησαν ήδη εκεί τα πλοία τους.

Δεδομένου ότι οι όροι ασφαλείας των πλοίων που ισχύουν κατά τους κανονισμούς του Isle of Man είναι ίδιοι με τους αντίστοιχους βρεταννικούς, η προτίμηση φαίνεται πως όφειλεται τόσο στις οικονομικές συνθήκες που κρατούν εκεί όσο και στο καθεστώς που διέπει τα πληρώματα.

Πρέπει να σημειωθεί πάντως ότι οι τοπικές Αρχές της νήσου Μάν ή οποία ανήκει μόνον στη Μ. Βρεταννία, αλλά απολαύει κάποιας αυτοδιοικήσεως, επιμένουν ότι οι εφοπλιστές που θέλουν να εγγραφούν εκεί τα πλοία τους οφείλουν να έχουν γνήσιο δεσμό (πλοιοκτησίας ή διαχειρίσεως) με τη νήσο και όχι απλώς ένα σκέτο γραφείο ή μία πινακίδα σε κάποια πόρτα.

ΤΑ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΑ

Φαίνεται ότι η αγορά των αφορολογητών ειδών επί των φέρρου-μπώτ που εκτελούν τις γραμμές της Βορ. Θαλάσσης, της Μάγχης και της θαλάσσης της 'Ιρλανδίας, είναι τόσο κερδοφόρος ώστε να αποτελεί βασικό στοιχείο της αποδοτικότητας των πλοίων αυτών. Τόσο πολύ μάλιστα ώστε να υποστηρίζεται ότι αν έλειπε η συνεισφορά των πωλήσεων αυτών θα έπρεπε τα εισιτήρια των φέρρου-μπώτ να αυξηθούν τουλάχιστον κατά 25% για να πετύχουν το ίδιο οικονομικό αποτέλεσμα. Κατά τα διαθέσιμα στοιχεία πλέον των 90 εκατ. λιρών εισπράχθηκαν από πωλήσεις αφορολογητών ειδών σε πλοία που ανήκουν στη δύναμη της βρεταννικής Έφοπλιστικής Ένώσεως. Γεγονός που εξηγεί τη διακαή επιθυμία των ενδιαφερομένων εφοπλιστών για τη καθιέρωση Κοινοτικής νομοθεσίας περί αδοσολογήτων ειδών επί πλοίων και αεροσκαφών.

Σχετικά με την προοπτική εφαρμογής μιας τέτοιας νομοθεσίας πρέπει να σημειωθεί ότι έχουν ήδη εκδοθεί δύο Κοινοτικές οδηγίες με τις οποίες ορίζεται η νομική κατάσταση

των αδοσολογήτων αγοραπωλησιών σε πλοία και αεροσκάφη, στη θάλασσα και στα αεροδρόμια στο έσωτερικό της Κοινής 'Αγοράς. Το Εύρωκοινοβούλιο και η Οικονομική Επιτροπή συμφώνησαν ήδη για την προώθηση της σχετικής Κοινοτικής νομοθεσίας, αλλά όρισμένες Κυβερνήσεις χωρών - μελών δεν έχουν εκφράσει ακόμα τις απόψεις τους. Πράγμα που εμπνέει ανησυχίες στους ενδιαφερομένους, οι οποίοι φοβούνται πως αν τα μέτρα αυτά δεν ληφθούν στους εξι προσεχείς μήνες υπάρχει κίνδυνος να μὴν υιοθετηθούν ποτέ.

ΜΑΤΑΙΩΘΗΚΕ Η ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΗ

Ποικίλες αντιδράσεις και σχόλια προκάλεσαν το πρόσφατο ανακοινωθέν του Γαλλικού 'Υφυπουργείου Θαλάσσης σχετικά με την ακύρωση της συμφωνίας συγχωνεύσεως των δύο μεγάλων γαλλικών ναυτιλιακών εταιριών Compagnie Generale Maritime (CGM) και Chargeurs Reunis.

Τό ανακοινωθέν αναφέρει ότι: "Ο 'Υφυπουργός Θαλάσσης πληροφόρησε τον Πρόεδρο της εταιρίας CGM για την απόφαση των δημοσίων Αρχών όπως μή δώσουν συνέχεια στο σχέδιο εξαγοράς της εταιρίας Chargeurs Reunis. Τό σχέδιο συγχωνεύσεως των δύο αυτών γαλλικών ναυτιλιακών εταιριών θεωρήθηκε πρόωρο, παρά το γεγονός ότι τό θέμα παρουσιάζει ενδιαφέρον έναντι κυρίως του αυξανόμενου διεθνούς ανταγωνισμού. Η CGM πραγματοποιεί πρό τό παρόν μία προσπάθεια ανορθώσεως βασιζόμενη σε κρατική συνεισφορά 700 εκατ. φράγκων και οι δημόσιες Αρχές έκριναν ότι δεν θα έπρεπε να αναλάβουν τώρα τους επί πλέον κινδύνους που θα προκάλυψε ενδεχομένως η εν λόγω έπιχειρήση".

Μία από τις πρώτες αντιδράσεις υπήρξε των μελών της κεντρικής επιτροπής της chargeurs Reunis που δήλωσαν ότι αποδοκμαζουν όμοφωνα την εγκατάλειψη ενός σχεδίου που θα επέτρεπε τη δημιουργία μιας μεγάλης γαλλικής εφοπλιστικής επιχειρήσεως ευρωπαϊκών και διεθνών διαστάσεων, ικανής να βελτιώσει τη συναγωνιστικότητα της γαλλικής σημαίας και να ενισχύσει τη ναυτική εργασία της χώρας.

Παράλληλα τό σωματείο των ναυτικών και η ναυτεργατική όμοσπονδία δήλωσαν ότι τό κυβερνητικό βέτο στη συγχώνευση, καταδικάζει τις δύο εταιρίες σε έπιταχυνόμενο άν-

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Στις 30 'Ιουλίου τό Παναμαϊκό κρουαζιερόπλοιο «Esmerald Seas» υπέστη έκρηξη στα ένδωτερα του σκάφους με αποτέλεσμα να τραυματισθούν 17 άτομα. Η πυρκαγιά που ακολούθησε προκάλεσε όπωσδήποτε αναστάτωση και πανικό, για την έκταση όμως του όποιου διίστανται οι απόψεις της εταιρίας, που τόν άποσιωπά και όρισμένων έπιβατών που τόν έξογκώνουν προσθέτοντας και την άνεπάρκεια σωσιβίων μέσων. Η άνάκριση βέβαια θά φανερώσει την αλήθεια, λέγεται όμως ότι η μεγαλοποίηση του κινδύνου γίνεται έπιτήδες από όρισμένους που θέλουν «να κρατήσουν πισινή» έμπρός στο ένδεχόμενο μελλοντικών δικών που είναι πολύ συνηθισμένες στις ΗΠΑ.

Πάντως οι 1000 περίπου άμερικανοί τουρίστες — πλην των αρχικά τραυματισθέντων — αποβιβάσθηκαν σώοι και άβλαβείς την έπομένη ήμερα στο λιμάνι, όπου η εταιρία τους έβαλε σε δίλημμα προσφέροντάς τους ή την έπιστροφή του μισού ναύλου ή την ευκαιρία μιας νέας κρουαζιέρας. Δυστυχώς δεν ξέρουμε τί από τά δύο προτίμησαν οι άμερικανοί τουρίστες. Έκείνο που ξέρουμε είναι ότι οι άδικαιολόγητοι φόβοι που τους απομάκρυναν από τη Μεσόγειο δεν τους γλύτωσαν από τό κακό μέσα σχεδόν στα χωρικά τους ύδατα. "Ας μάς ξανάρθουν λοιπόν εδώ, όπου ασφαλώς θά βρουν τό καλύτερο. "Έφυγον κακόν εύρον άμεινον" έλεγαν οι άρχαίοι.

ταγωνισμό και, ακόμα χειρότερα, έγκλεισι τό σπέρμα μιας ένδεχόμενης έκποίσεως της εταιρίας σε ξένα συμφέροντα. Τέλος, ό πρώην 'Υπουργός Θαλάσσης κ. Le Pensec εξέφρασε την άπορία του για την αλλαγή της ναυτιλιακής πολιτικής και έφιστά την προσοχή επί των κινδύνων που συνεπάγεται για τις έμπορικές και διεθνείς θέσεις του γαλλικού εφοπλισμού.

ρες του ΟΟΣΑ.

Οι αποφάσεις της συνάντησης των 12 ύπουργών Οικονομικών των χωρών της ΕΟΚ τό Σάββατο 20 Σεπτεμβρίου, αυτή την φορά για να στηρίξουν τό δολλάριο, δεν έγιναν γνωστές, πλην όμως την μεθεπομένη στις διεθνείς χρηματαγορές τό δολλάριο σημείωσε σημαντική άνοδο.

Τό Δολλάριο

Η αστάθεια του δολλαρίου με τά άπρόβλεπτα και πολλές φορές άδικαιολόγητα σκαμπανεβάσματα υπήρξε τό κύριο χαρακτηριστικό τό μηνός. "Έτσι άφού στις 11 Σεπτεμβρίου ξανάπιασε τά 2.10 Γερμ. μάρκα και 156.50 γιέν, μία έβδομάδα άργότερα στις 19 Σεπτεμβρίου τό δολλάριο έπεφτε στο χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 6 έτών, έναντι του μάρκου (1.97) και των τελευταίων 30 έτών έναντι του γιέν (151.90).

Στήν κατακόρυφη πτώση του δολλαρίου

Χρηματο-οικονομικές εξελίξεις

Ο Σεπτέμβριος έπιφύλαξε αρκετή πικρία στους επενδυτές δολλαρίων οι όποιοι είδαν τις τιμές του χρηματιστηρίου Ν. 'Υόρκης να κατρακυλούν και την αξία του δολλαρίου να παρουσιάζει μία βραδυά αλλά σταθερή πτωτική τάση.

Επίσης η 'Αγγλική λίρα έχασε έδαφος έναντι του δολλαρίου και φυσικά έναντι όλων των Ευρωπαϊκών νομισμάτων.

Τόσο η 'Ιαπωνία όσο και η Γερμανία δεν θέλουν να ευθυγραμμισθούν με τις υποδείξεις των ΗΠΑ για μείωση του προεξοφλητικού έπιτοκίου την όποιαν θεωρούν άκαιρη. Έξ' άλλου η τιμή του πετρελαίου μετά από μία σχετική άνάκαμψη (μετά την συμφωνία ΟΠΕΚ για μείωση της παραγωγής) ξαναπαρουσιάζει πτωτικές τάσεις (άφού η παραγωγή

γύ των 20/21 εκατ. βαρελιών από χώρες του ΟΠΕΚ έσπερνά την ζήτηση που άνέρχεται σε 16/17 εκατ. βαρέλια) και αυτό έπηρεάζει δυσμενώς τις οικονομίες των παραγωγών χωρών. Κατά τό Διεθνές Νομισματικό Ταμείο μία τιμή γύρω στα 15 δολλάρια τό βαρέλι άντιπροσωπεύει κέρδος 90 δισεκ. δολλαρίων για τις εισαγωγικές χώρες και άπώλεια 70 δισεκ. δολλαρίων για τις χώρες παραγωγής.

Η έκρηκτική κατάσταση στην Ν. 'Αφρική συνεχίζεται και οι τιμές του χρυσού παραμένουν γύρω στα 420/430 δολλάρια η ούγγιά, ενώ η αύξηση της ρευστότητας που παρατηρείται σε όλη την Ευρώπη και τις ΗΠΑ δημιουργεί φόβους άναζωπύρωσης του πληθωρισμού που βρίσκεται στο κατώτερο επίπεδο των τελευταίων 10 έτών για τις 24 χώ-

συνέτεινε τόσο η έπιμονή της Δ. Γερμανίας και της 'Ιαπωνίας να μη μειώσουν το προεξοφλητικό επιτόκιο (παρά την πίεση της Ουάσιγκτον) όσο και η δήλωση του υπουργού Οικονομικών των ΗΠΑ κ. Μπίκερ, ότι η Ουάσιγκτον δεν θα ήταν αντίθετη για μιά περαιτέρω μείωση της τιμής του δολλαρίου.

Επίσης αρνητικές επιπτώσεις είχαν και οι δηλώσεις του κ. Σπρίγκελ (προέδρου συνδέσμου Οίκων. Συμβ.) ότι το εμπορικό έλλειμμα θα μπορούσε να μειωθεί εάν το δολλάριο ξεπεφτε ακόμη περισσότερο.

Τό εξωτερικό εμπόριο παραμένει η 'Αχίλλειος πτέρνα της οικονομίας (102 δισεκ. δολλ. έλλειμμα για το πρώτο επτάμηνο του 1986, έναντι 80 δισεκ. για την ίδια περίοδο το 1985 κι αυτό παρά την μείωση της τιμής του δολλαρίου κατά 30 και πλέον της εκατό), ενώ το έλλειμμα του κρατικού προϋπολογισμού, κατά τους κυβερνητικούς κύκλους θα φθάσει τα 180 δισεκ. δολλ. (ένω άλλοι υπολογίζουν να ξεπεράσει τα 225 δισεκ. δολλ.).

Οι παραπάνω εξελίξεις επέδρασε αρνητικά και ο δείκτης τιμών DOW JONES που τις πρώτες μέρες του Σεπτεμβρίου είχε ξεπεράσει το φράγμα των 1900 (1918) σημείωση πτώση 9 μονάδων στις 8 Σεπτεμβρίου, για να ακολουθήσει η κατακόρυφη πτώση στις 11 Σεπτεμβρίου, κατά 86 μονάδες, και να κλείσει η εβδομάδα με τον δείκτη στα 1758.7, που παραταύτα βρίσκεται 212 μονάδες πάνω από τον δείκτη τις 31.12.85.

Τό Γαλλικό Φράγκο

Η πολιτική του πρωθυπουργού Σιράκ προβλέπει μεταξύ άλλων:

— Μείωση των φόρων επιχειρήσεων από 50% σε 45% και σε 42% το 1988.

— Περιορισμό ανωτάτου κλιμακίου φορολογίας εισοδήματος από 65% σε 58%.

— Περικοπή φόρων κατά 27 δισεκ. φράγκα το 1987.

— Αύξηση κρατικών δαπανών έως 1.8% μόνον, έναντι πληθωρισμού 2,5-3% με μείωση κατά 25% στις θέσεις εργασίας στις δημόσιες υπηρεσίες.

— Χαλάρωση του ελέγχου τιμών και συναλλαγμάτων.

Πάντως η ιδιωτικοποίηση εθνικοποιημένων επιχειρήσεων άργοπορεί, με πρώτη την εταιρία Saint Gobain και θα επακολουθήσει εντός του 1986 η Assurance Generale και η Τράπεζα Paris Bas.

Στά παραπάνω πλαίσια, η οικονομία της Γαλλίας συνεχίζει την πετυχημένη πορεία της και το φράγκο βρίσκεται σε ζηλευτή θέση μέσα στο χώρο της Κοινής αγοράς.

Η Λίρα

Οι τιμές του πετρελαίου συνεχίζουν να τα-

λανίζουν την βρετανική οικονομία. Η προσωρινή ανάκαμψη των τιμών του πετρελαίου επέτρεψε στην στερλίνα να πλησιάσει προσωρινά τα 1.5 δολάρια. Ήδη όμως, και παρά την κατακόρυφη πτώση του δολλαρίου, η λίρα παρέμεινε στην αγορά της Ν. Υόρκης κάτω από 1.48 δολάρια και στις 18 Σεπτεμβρίου έπεσε στο χαμηλότερο επίπεδο των δέκα τελευταίων ετών έναντι του Γερμ. Μάρκου και του Έλβ. Φράγκου. Σ' αυτό όμως το επίπεδο η λίρα πλησιάζει στο σημείο που κάνει δυνατή την ένταξη της στο Ευρωπαϊκό Νομισματικό Σύστημα.

Η πολιτική ιδιωτικοποίησης της κ. Θάτσερ βρίσκει αρκετά προσκόμματα, με αποτέλεσμα η ιδιωτικοποίηση της British Airways (κέρδη Λίρ. 181 εκατ. 1.485 - 31.3.86) δεν προβλέπεται να επιτυγχάνεται πριν τις αρχές του 1987.

Τέλος η ανεργία παραμένει σε πολύ ύψηλά επίπεδα (άνω του 13%) και η δημοτικότητα της κ. Θάτσερ κλονίζεται.

Τό 'Ιαπωνικό Γιέν

Η άνοδος του γιέν έναντι του δολλαρίου και των άλλων ευρωπαϊκών νομισμάτων μετά την άρνηση του Τόκυο να μειώσει το προεξοφλητικό επιτόκιο, υποχρέωσε την κυβέρνηση σε μιά αναθεώρηση των προβλέψεων του ρυθμού ανάπτυξης για το 1986-87, λόγω, κυρίως, πληγμάτων στις εξαγωγές. Έτσι υπολογίζεται ότι ο ρυθμός άνοδου του εγχώριου προϊόντος θα φθάσει τα 2.8%, αντί του 4% των αρχικών εκτιμήσεων. Γι' αυτό από τις 19 Σεπτεμβρίου μιά νέα πολιτική, με σκοπό την ώθηση της εγχώριας ζήτησης για ισοσκελίση των εξωτερικών πληρωμών προωθείται από την κυβέρνηση.

Παρά την άνοδο του γιέν το πλεόνασμα του εξωτερικού εμπορίου συνεχίζει να βαρύνει τις σχέσεις της 'Ιαπωνίας τόσο με τις ΗΠΑ όσο και με τις χώρες της ΕΟΚ.

Τό Γερμανικό Μάρκο

Ο ρυθμός αύξησης του εθνικού προϊόντος το δεύτερο τρίμηνο του 1986 ξεπέρασε το 3% και έτσι είναι ευνόητη η άρνηση της Γερμανικής κυβέρνησης, όπως και της 'Ιαπωνίας, να μειώσει το προεξοφλητικό επιτόκιο.

Η Γερμανική οικονομία παρ' όλη την ανεργία που συνεχίζει να μαστιάζει την χώρα, βρίσκεται σε περίζηλο θέση με εξαιρετικά υψηλό πλεόνασμα στο ισοζύγιο πληρωμών, ενώ συνάμα διατηρεί τον χαμηλότερο δείκτη πληθωρισμού.

Ήδη το μάρκο βρίσκεται ξανά στο ανώτατο όριο του «φιδιού» και ίσως δεν αργήσει μιά νέα απαίτηση των εταίρων της Κοινής Αγοράς για μιά νέα υψηλότερη ισοτιμία του

μάρκου και φυσικά υποτίμηση των άλλων νομισμάτων.

Η δραχμή

Η απόφαση των Τραπεζών να καθορίζουν τιμές FIXING για εισαγωγές αξίας δολλαρίων 25.000 και άνω (έναντι δολλ. 5.000 προηγουμένως) προκάλεσε αναστάτωση και αγανάκτηση στους μικρούς εισαγωγείς γιατί θα επιβαρύνει αισθητά τις τιμές των εισαγωγών.

Η διολίσθηση της δραχμής έναντι των κυριότερων νομισμάτων εκτός του δολλαρίου και της λίρας, συνεχίστηκε. Τουναντίον η δραχμή σημείωσε σοβαρή άνοδο τόσο έναντι του δολλαρίου όσο και της λίρας. Η άνοδος της δραχμής από το επίπεδο που είχε πέσει μετά την υποτίμηση φθάνει το 15% και 13% έναντι του δολλαρίου και της λίρας αντίστοιχα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1
Τιμές δολλαρίου (Νέας Υόρκης)

	26.8.86	25.9.86	Διαφορά
Μαρ. Γερμ.	2.0560	2.0455	- 0.52
Φρ. Έλβ.	1.6580	1.6560	- 0.13
Λίρ. Άγγλ.	1.4800	1.4465	+ 1.23
Φρ. Γαλλ.	6.7325	6.7005	- 0.48
Γιέν 'Ιαπ.	155.35	154.10	- 0.81
Λίρ. 'Ιταλ.	1416.00	1412.00	- 0.29

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
Επιτόκια Εύρωνομισμάτων

Μήνες	1	3	6
Δολλ. ΗΠΑ	6	6	
Μαρ. Γερμ.	4 5/8	4 9/16	4 5/8
Λίρ. Άγγλ.	9 9/16	9 15/16	10 1/4
Φρ. Έλβ.	4 1/8	4 3/16	4 1/4
Φρ. Γαλλ.	8 1/16	8 1/16	7 15/16

ΠΙΝΑΚΑΣ 3
Δραχμή — Τιμές FIXING (Τράπεζα Έλλάδος)

	26.8.86	25.9.86	Διαφορά
Δολλ. ΗΠΑ	135.305	136.345	- 0.77
Μαρ. Γερμ.	65.7460	66.5126	- 1.16
Φρ. Έλβ.	81.450	82.072	- 0.76
Λίρ. Άγγλ.	200.500	197.210	+ 1.02
Φρ. Γαλλ.	20.065	20.325	- 1.28
Λίρ. 'Ιταλ. (100)	9.5415	9.6345	- 0.97
Γιέν 'Ιαπ. (100)	87.266	88.220	- 1.09



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

93, AKTI MIAOULI, PIRAEUS, GREECE
CABLES: LAURELSHIP PIRAEUS
TELEX: 21 1602 LAUR GR
TEL.: 4182705, γραμμές 6
4182711, γραμμές 3.

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

Η ΑΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΑΠΟΡΙΕΣ ΕΝΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Αξιότιμε κύριε Διευθυντά,

Γιά μία ακόμη φορά θά σάς παρακαλέσω νά δημοσιεύσετε την επιστολή μου, μόνο πού αυτή τήν φορά θά πρέπει νά απαντήσουν οί υπεύθυνοι στά ερωτήματά μου γιά νά λυθούν έτσι καί όρισμένες απορίες πού έχω.

Μετά από έναν πρόχειρο ύπολογισμό πού έκανα, ένα πλοίο 40.000 κοχ. μέ δέκα έννεα (19) άτομα πλήρωμα, κατά τήν σύνθεση αὐτοματοποιημένου φορτηγού πλοίου τοῦ 1983 καί μέ ελληνική σημαία, εἰσφέρει (εἰσφορές πλοιοκτητοῦ καί πληρώματος) στό ΝΑΤ κλπ. ταμεία 584.216 δραχμές μηνιαίως ἤτοι 7.010.592 δραχμές ἐτησίως καί αὐτά εἰς συνάλλαγμα. Ἐάν ὑπολογίσω ὅτι τά χρήματα αὐτά κατατίθενται τό ΝΑΤ γιά δύο χιλιάδες (2.000) φορτηγά πλοία μέ ελληνική σημαία μέ 19 άτομα πλήρωμα, τότε θά βρῶ ένα ποσόν ἄνω τῶν δέκα τεσσάρων (14) δῖς δραχμῶν νά κατατίθενται στό ΝΑΤ κλπ., εἰς συνάλλαγμα πάντα καί χωρίς νά ὑπολογίζω φόρους.

Τό ἐρώτημα μου μετά τούς ἄνω ὑπολογισμούς εἶναι: Γιατί νά ὑπάρχουν στό ΝΑΤ μόνο δύο χιλιάδες (2.000) πλοία, ἀφοῦ ὅλοι γνωρίζουν ὅτι ὁ πραγματικός ἀριθμός ἐλληνόκτητων πλοίων εἶναι ἄνω τῶν τριῶν χιλιάδων πεντακοσίων (3.500) πού σημαίνει συνολικές εἰσφορές στό ΝΑΤ κλπ., πλοιοκτητῶν καί πληρωμάτων ἄνω τῶν 24 δῖς δραχμῶν, δηλαδή μία διαφορά πλέον τῶν 10,5 δῖς δραχμῶν ἐτησίως καί μάλιστα σέ συνάλλαγμα. Δέν ἔχουν κάνει ὅραγε μελέτες ἐπὶ τοῦ θέματος; Ἐάν ΝΑΙ γιατί δέν ἐπιστρέφουν τά χίλια πεντακόσια πλοία στήν πατρίδα μας; Ἐάν ΟΧΙ γιατί νά μήν γίνουν μελέτες;

Ἐχουν ὑπολογίσει οἱ ἰθύνοντες ὅτι τά ἐπὶ πλέον χίλια πεντακόσια πλοία ἐξασφαλίζουν 28.500 θέσεις ἐργασίας σέ ἀνεργούς ναυτικούς; Καί μάλιστα καλύπτουν μέγα μέρος Ἀνέργων Πλοίαρχων, Ἀξιωματικῶν καταστρώματος καί Μηχανῆς, Τηλεγραφητῶν κλπ. σέ θέσεις δηλαδή πού μαστίζει ἡ σημερινή κατάσταση;

Ἐκτός ὅμως τῶν θέσεων ἐργασίας, ἔχουν ὑπολογίζει τό αὐξημένο συνάλλαγμα ἀπό μισθοῦς, ἐπιδόματα, ὑπερωρίες, ἀδειες κλπ. ἀποδοχές τῶν ἐργαζομένων καί πλέον οἱ φόροι;

Πέρα ἀπό τά ἀνωτέρω: Γιατί ἡ Πολιτεία δέν διευκολύνει τή διέλευση πλοίων ἀπό τήν Ἑλλάδα γιά ἀνεφοδιασμό καί τά σπρώχνει στήν Αὐγούστα — Παλέρνο — Πόρτ Σάϊδ — Κωνσταντινούπολη κλπ. Δέν κατα-

λαβαίνει κανένας ὅτι μέ τή διευκόλυνση τῆς διελεύσεως πλοίων δημιουργοῦνται καί προϋποθέσεις ἀποκεντρώσεως, (πράκτορες, τροφοδότες κλπ.) καί ἀναπτύξεως περιοχῶν ἐκτός Πειραιῶς, ἐνῷ ταυτόχρονα θά γίνεται καί προώθηση ἐλληνικῶν προϊόντων στά πλοία.

Ἀκόμη, ποῖό τό νόημα τῆς δημιουργίας Σχολῆς Ἀξιωματικῶν Καταστρώματος στό Γαλαξίδι; Δέν ἀρκοῦν οἱ ἄνω τῶν δύο χιλιάδων ἀνέργων πλοίαρχων καί ἀξιωματικῶν καταστρώματος;

Μήπως γιά νά δοῦμε στά πλοία τό τραγικό: Ἑλληνα ἀνθυποπλοίαρχο καί Φιλιππινέζο καπετάνιο;

Δέν θά πρέπει ἐπιτέλους ἡ Πολιτεία νά ἐνδιαφερθεῖ περισσότερο γιά τή Ναυτιλία, τό ναυτικό, καί τό ναυτιλιακό συνάλλαγμα ἀφοῦ μόνον αὐτό τό συνάλλαγμα ἔχει πλέον ἡ Πατρίδα μας;

Εὐχαριστῶ γιά μία ακόμη φορά γιά τήν φιλοξενία.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Π. ΛΑΙΜΟΣ
MV «ΑΦΡΟΔΙΤΗ»/SYXG

Ντουμπάϊ, 5.9.86

Υ.Γ. Τά ποσά τῶν εἰσφορῶν ἐλήφθησαν ὡς ἔχουν ἀπό τούς πίνακες μισθοδοσίας καί εἰσφορῶν ποντοπόρων πλοίων, σελίδες 16 καί 21, δηλαδή μόνον γιά φορτηγά πλοία ὑπό ἐλληνική σημαία.

ΟΙ ΑΝΑΚΡΙΣΕΙΣ ΣΤΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ

Ἀγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Ἐνα ἐκ πρώτης ὄψεως ἴσως ὄχι σπουδαῖο ἀλλά στήν πράξη πολύ σημαντικό θέμα εἶναι ὁ τρόπος πού γράφονται οἱ καταθέσεις τῶν ἀνακρινόμενων στό λιμεναρχεῖα σχετικά μετά διάφορα ναυτικά ἀτυχήματα. Σέ ὅλες τίς περιπτώσεις χρησιμοποιεῖται ἀπό τόν ἀνακρίνοντα ἀξιωματικό ἕνας ὑπαξιωματικός ἢ ναύτης, ἀνεξαρτήτως δέ γραφικοῦ χαρακτήρος καί γνώσεως ὀρθογραφίας (ἢ ὅποια ἀτυχῶς ὅλο καί περισσότερο γράφεται στό παλιά παπούτσι), ὁ ὁποῖος γράφει μέ τό χέρι τήν κατάθεση ὅπως τήν διατυπώνει ὁ ἀξιωματικός, καί αὐτό ἀποτελεῖ τή μόνη γραπτή ὑποτύπωση τῆς καταθέσεως τήν ὁποία καλοῦνται νά ἀναγνώσουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι χωρίς σέ ὁρισμένες περιπτώσεις νά τό ἐπιτυχάνουν πλήρως λό-

γω... ἰδιόζοντος γραφικοῦ χαρακτήρος. Ἀλλά τό χειρότερο εἶναι ὅτι ἀπό τά χειρόγραφα αὐτά καί ἀπό τίς κόπιες τους (οἱ καταθέσεις λαμβάνονται μέ δύο ἀντίγραφα) δέν βγαίνουν καθαρές φωτοτυπίες καί σέ ὁρισμένες μάλιστα περιπτώσεις οἱ χορηγούμενες στοῦς ἐνδιαφερομένους φωτοτυπίες εἶναι carta bianca ὅπως θά λέγαμε, δηλαδή λευκό χαρτί. Καί αὐτές οἱ φωτοτυπίες εἶναι τά μόνα ἔγγραφα πού μπορεῖ νά πάρει κανείς ἀπό τίς ἀνακρίσεις γιά νά τά χρησιμοποιήσει σέ διαιτησίες, διεκδικήσεις ἀποζημιώσεων ἀπό ἀσφαλιστές στό ἐξωτερικό κλπ. Σέ πρώτο δέ πλάνο πρέπει νά μεταφρασθοῦν προκειμένου νά χρησιμοποιηθοῦν στό ἐξωτερικό, καί τότε ἀρχίζουν οἱ ἀνταλλαγές ἀπόψεων μεταξὺ μεταφραστῶν καί ἐνδιαφερομένων, τί λέει ἐδῶ ἢ τί θέλει νά πει ἐκεῖ (στήν περίπτωση αὐτή λόγω ἀστόχου διατυπώσεως), μέ συνέπεια ἐκτός ἀπό τήν ταλαιπωρία νά γίνονται πολλές φορές σημαντικά σφάλματα στή μετάφραση.

Καί ὅλα αὐτά γιατί παρά τούς δῆθεν ἐκσυγχρονισμούς τῆς διοικητικῆς μηχανῆς κλπ. δέν μποροῦμε νά χρησιμοποιήσουμε, στόν αἰῶνα τῶν computers, καί σέ ἕνα τόσο σημαντικό τομέα — ἴσως ἀπό τούς πῶς σημαντικούς τῆς δραστηριότητος τῶν λιμεναρχεῶν — μία ἐστὼ πρωτόγονο γραφομηχανή.

Ἐπὶ τέλους, δέν χρωσταί κανείς τίποτα νά βγάξει τά μάτια του προσπαθώντας νά διαβάσει τί ἔχει γραφεῖ καί πῶς ἔχει γραφεῖ ἀπό τό χέρι τοῦ καθενός, οὔτε βέβαια εἶναι ἐμφάνισις αὐτή πού κάνουμε στοῦς ξένους καί μάλιστα κυρίως σέ ἀσφαλιστές ἀπό τούς ὁποῖους οἱ Ἕλληνες πλοιοκτῆτες περιμένουν νά εἰσπράξουν τίς ἀσφαλιστικές τους ἀποζημιώσεις, νά τούς ὑποβάλουμε τέτοιο γραπτό ὕλικό, ὅταν πουθενά τοῦ κόσμου δέν ἀκολουθεῖται ὁ τρόπος αὐτός λήψεως καταθέσεων.

Μετά τιμῆς
Π. ΜΑΥΡΟΓΙΑΝΝΗΣ

Πειραιεύς, 25.8.1986

Σημ. Συντ. Ἡ ἐπισήμανση τοῦ ἐπιστολογράφου εἶναι τόσο ξεκάθαρη ὥστε ἐλπίζω ὅτι δέν θά χρειασθεῖ νά ἐπανελάβουμε στό τόσο σοβαρό θέμα πού θίγει, γιάτί ὁποῦστα θά βρεθοῦν καί θά χρησιμοποιοῦνται γραφομηχανές.

ΒΑΘΥΤΑΤΗ ΑΓΝΟΙΑ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Ὁ πλοίαρχος κ. Λεων. Μουστάκας, ἀπό τούς τακτικούς ἐπιστολογράφους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μᾶς κοινοποίησε τήν κατωτέρω ἐπιστολή πού ἔστειλε στό περιοδικό «Γυναίκα»:

Κύριε Διευθυντά,

Ἡ γυναίκα μου διαβάζει τό περιοδικό σας πού μερικές φορές τό διαβάζω κι ἐγώ

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

καί ιδίως τά χρονογραφήματά του κ. Σ. Κολλάτος.

Στό τεύχος του περιοδικού σας της 20.8.86 έδιάβασα τό χρονογράφημα «Καλοκαιρινά», όπου ο κ. Κολλάτος, ανάμεσα στά άλλα, μιλάει γιά τούς μισθούς των πιλότων της Όλυμπιακής καί τούς άνεβάζει στίς 500.000 δραχμές, κάτι που δέν θά σχολιάσω.

Έκείνο πού θέλω νά σχολιάσω καί νά διαμαρτυρηθώ είναι πού γράφει γιά τούς έμπειρους καπετάνιους των έμπορικών πλοίων ότι παίρνουν μισθό διπλάσιο των πιλότων, δηλαδή 1.000.000 (ένα εκατομμύριο) δραχμές.

Έπειδή έγώ είμαι συνταξιούχος καπετάνιος αλλά εξακολουθώ νά ζω άκόμα από κοντά τά ζητήματα του κλάδου μου, τόν προκαλώ νά μάς πει πού βρήκε τίς πληροφορίες γιά τούς μισθούς των καπετάνιων. Νά μή μάς πει γιά τά έπιδόματα της έμπόλεμης ζώνης του Περσοϊρακινού πολέμου αλλά γιά τούς κανονικούς μισθούς. Γιατί στην έμπόλεμη ζώνη μόνο λίγες δεκάδες πλοία ταξιδεύουν ενώ χιλιάδες είναι τά άλλα πού ταξιδεύουν σέ άλλα σημεία του πλανήτη.

Είναι άνακριβεια καί μεγάλη άσέβεια πρós τούς άγωνιστές του κύματος νά γράφονται μέ έλαφριά καρδιά τέτοια πράγματα καί δείχνουν την άγνοια πού επικρατεί σε πολλά στρώματα της ελληνικής κοινωνίας σχετικά μέ ένα κατ' έξοχή ελληνικό έπάγγελμα, όπως είναι τό έπάγγελμα του ναυτικού, σ' ένα ναυτικό έθνος, την Έλλάδα.

Αν στά γραφόμενά σας πήρατε γιά παράδειγμα τούς καπετάνιους πού ταξιδεύουν στην έμπόλεμη ζώνη, τότε άπαντήστε μου πόσοι θά δεχόντανε νά παίξουν τή ζωή τους κορώνα - γράμματα, επί 10-15 μέρες (όσο διαρκεί ή παραμονή των δεξαμενοπλοίων μέσα στην έμπόλεμη ζώνη) έστω καί γιά ένα εκατομμύριο δραχμές.

Ο κ. Κολλάτος άμφιβάλλω άν θά δεχότανε νά ταξιδέψει στην κόλαση της Περσοϊρακινής σύρραξης, έστω καί σάν έπιβάτης, καί όχι σάν καπετάνιος ενός δεξαμενοπλοίου φορτωμένου μέ εύφλεκτα, μέ τίς τεράστιες εύθύνες, πού χρειάζονται άτσάλινα νεύρα.

Έχω χρέος νά κοινοποιήσω τό γράμμα μου αυτό στην Πανελλήνια Ένωση Πλοίαρχων Έμπορικού Ναυτικού καί στά ναυτικά κά περιοδικά «Αργώ» καί «Ναυτικά Χρονι-

κά», γιά νά πάρουν μία ιδέα γιά τό πώς μάς βλέπουν οί άσχετοι μέ τόν κλάδο μας.

Εύχαριστώ γιά τή φιλοξενία.

Μέ τιμή
ΛΕΩΝΙΔΑΣ Δ. ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ
Συνταξιούχος Πλοίαρχος Ε.Ν.
Άριστοφάνους 86, Χαλάνδρι

23 Σεπτεμβρίου, 1986

ΤΟ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΙΚΟ ΤΩΝ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ τό σχέδιο νόμου περί ΝΑΤ, πρέπει νά άρθούν οί καταφανέστερες άδικίες σέ βάρος των άπομαχών άσυρματιστών, άδικίες πού γνωρίζουν όλοι οί άρμόδιοι καί υπεύθυνοι ώστόσο όμως κανείς μέχρι τώρα από τό 1979, δέν έχει αναλάβει τίς εύθύνες πού ή θέση του επιβάλλει άπέναντι στον κλάδο μας.

Προτείνουμε σάν δίκαιο σύστημα κατανόμης των συντάξεων την επαναφορά του Ν3170/55 ό όποιος προβλέπει τό δικαιότερο σύστημα άπονομής συντάξεων, έφ όσον οί άπονεμόμενες συντάξεις στους ναυτικούς είναι άνάλογες μέ τίς κρατήσεις υπέρ ΝΑΤ, πού έχουν καταβληθεί από τόν κάθε ένα ναυτικό καί άπορούμε πώς τό σύστημα αυτό καταργήθηκε. Τό σύστημα αυτό είχε συμπεριληφθεί σχεδόν σέ όλα τά νομοσχέδια πού συντάχθηκαν τά τελευταία χρόνια αλλά δέν έφτασαν ποτέ στη Βουλή.

Στήν προκειμένη περίπτωση θά θέλαμε νά κάνουμε γνωστό ότι οί άσυρματιστές, μετά ένα χρόνο θαλάσσια ύπηρεσία σάν δόκιμοι, πληρώνουν όλα τά ύπόλοιπα χρόνια τους άπομαχικά ύποπλοίαρχου - Β' μηχανικού, ενώ οί πίο πάνω ειδικότερες πληρώνουν άπομαχικά 2 χρόνια σάν δόκιμοι, 2 χρόνια σάν άνθυποπλοίαρχοι - Γ' μηχανικοί, 4 χρόνια σάν ύποπλοίαρχοι - Β' μηχανικοί, κατόπιν πολλοί έξ αυτών, ενώ άποκτούν τό δίπλωμα πλοίαρχου - μηχανικού έπειδή είτε λόγω άνεργίας, είτε γιά άπόκτηση πείρας, ύπηρετούν εκ νέου σάν ύποπλοίαρχοι - Β' μηχανικοί, όποτε οί πρós

συνταξιοδότηση πλοίαρχοι - Α' μηχανικοί έχουν καταβάλει άπομαχικά Α' τάξεως μόνο γιά 8-10 χρόνια καί πολλοί έξ αυτών γιά όλιγώτερα.

Τό 1979 οί ένώσεις πλοίαρχων καί μηχανικών κατόρθωσαν καί ένσωματώσουν όρισμένα έπιδόματά τους στο πλοίαρχο - Α' μηχανικό καί έτσι σήμερα ό βασικός τους μισθός νά είναι 134.920 δραχμές, ενώ ό δικός μας βασικός μισθός παρέμεινε στίς 68.135 δραχμές. Μετά την ένσωμάτωση των έπιδόματων στους πλοίαρχο - Α' μηχανικό μέ την ύπ' αριθμόν 30042/4287/1981 της 24/9/81 άπόφαση του Έπουργού Ε.Ν. ή όποία επικυρώθηκε μέ τό άρθρο 16 του Ν1376/83 δόθηκε στους πλοίαρχους - Α' μηχανικούς αύξηση στίς συντάξεις τους 14 τοίς εκατόν καί στους ύπολοίπους ναυτικούς 6 τοίς εκατόν καί έτσι, ενώ οί άσυρματιστές, όπως πίο πάνω αναφέρεται, είχαν καταθέσει ίδιες καί στίς περισσότερες περιπτώσεις μεγαλύτερες κρατήσεις, τουλάχιστον από τούς Α' μηχανικούς, όπως άποδεικνύεται πασιφανέστατα από τούς συγκριτικούς πίνακες Πιπέρα, πήραν 8 τοίς εκατόν λιγότερα.

Πρός άρση αυτής της άδικίας ζητάμε ό βασικός μισθός του Α' άσυρματιστή νά έξισωθεί μέ τόν βασικό μισθό του Α' μηχανικού, πρós τούτο άρκει νά ένσωματωθούν στον βασικό μας μισθό τά δύο έπιδόματα πού λαμβάνουμε, δηλαδή των ήλεκτρονικών όργάνων καί ραδιοσυνδιαλέξεων καθώς καί μέρος των υπερωριών μας πού πάγια λαμβάνουμε μηνιαίως, κάτι άκριβώς, πού καί οί Α' μηχανικοί έκαναν τό 1979 ένσωματώνοντας έπιδόματά τους.

Μέ τή ρύθμιση αυτή θά εκλείψει ή σημερινή «νόμιμη άδικία» στίς συλλογικές συμβάσεις έργασίας μας, δηλαδή από τούς άξιωματικούς δ λ φ α τάξεως άλλοι νά παίρνουν βασικό μισθό ύψους 134.920 δραχμές καί άλλοι βασικό μισθό 68.135 δραχμές.

Δεδομένου ότι:

1) Οί ύποπλοίαρχοι - Β' μηχανικοί θά συνταξιοδοτηθούν μέ τό βασικό μισθό άλφα τάξεως άφού προαχθούν.

2) Στο άρθρο 5 παράγραφος 3 του σχεδίου νόμου περί ΝΑΤ πού πρόκειται νά κατατεθεί στη Βουλή αναφέρεται ότι μπορεί νά αύξάνονται οί συντάξεις των πλοίαρχων - Α' μηχανικών μέχρι καί του 80% των μισθών πού προβλέπουν οί συλλογικές συμ-

CARGO & OIL CONTRACTORS INC.

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

OUR EXCLUSIVE BROKERS:

FLOTTAKO S.A.

2, AFENTOYLI STR.
PIRAEUS

PHONES: 4132208 • 4515388 • 4518088
TLX: 21 1330 FLOT GR.

βάσεις εργασίας, ενώ καμμία διάταξη δεν υπάρχει πού να ρυθμίζει την άνιση μεταχείριση των άσυρματιστών παρά την έγγραφη αναγνώριση της αδικίας σέ βάρος των άπομάχων άσυρματιστών από τό τ. 'Υπουργό Ε.Ν. Γ. Κασιφάρα μέ τό ύπ' αριθμόν 1882/18.4.85 έγγραφό του πρós τόν Πανελλήνιο Σύνδεσμο Συνταξιούχων 'Αξιωματικών 'Ασυρμάτου 'Εμπορικού Ναυτικού.

3) Σέ περίπτωση εφαρμογής του 80% στους πλοίαρχο — Α' μηχανικό ή οικονομική επιβάρυνση πού θά ύποστεί τό ΝΑΤ θά είναι πολλαπλάσια εκείνης γιά τήν άποκατάσταση τής προαναφερομένης αδικίας.

4) Δέν ζητήσαμε ούτε ζητάμε μισθολογικά νά υπερβούμε αυτούς παρά μόνον ένσωμάτωση των επιδομάτων μας καί μέρος των παγίων υπερωριών στό βασικό μισθό μας, δέν βλέπουμε τούς λόγους έξ αίτίας των όποιων, νά συνεχίζεται μία αδικία καί μάλιστα μέ τήν επικύρωση καί του ύπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας τό όποιο εγκρίνει τελικά τίς συλλογικές συμβάσεις εργασίας μας.

Εύχαριστούμε έκ μέρους εκατοντάδων συναδέλφων μας.

Μετά τιμής
Ταξιθεύοντες 'Ασυρματιστές
15 Σεπτεμβρίου 1986

ΠΩΣ ΘΑ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΘΟΥΝ ΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥΣ, ΕΥΤΥΧΩΣ, ΥΠΕΡΦΙΑΛΟΥΣ

Κύριε Διευθυντά,

Μέ αυτό μου τό σημείωμα θά ήθελα νά θίξω ένα καυτό θέμα πού ύπήρχε στό πλοίο μας καί πού νόμιζα ότι είχε έκλείψει σήμερα γιατί τόσο ή μόρφωση όσο καί οι άλλαι τώδεις εξελίξεις πού δέν προλαβαίνουμε

νά παρακολουθήσουμε, μάς κάνουν νά νοιώθουμε όλοένα καί περισσότερο πόσο λίγα ξέρομε καί πόσο μικροί είμαστε μέ αποτέλεσμα τήν μείωση του άρρωστημένου υπεργωϊσμού καί τήν προσγείωσή μας στήν πραγματικότητα.

Δυστυχώς διαπιστώνουμε ότι υπάρχουν καί σήμερα σκουριασμένα μυαλά καί έθελotuφλουότα μάτια πού έμένουν στήν παλαιά δοξασία «μετά τό Θεό ό Καπετάνιος».

Δέν έχω τίποτα τό προσωπικό μέ τούς άμεσους συνεργάτες καί συνταξιιδεύτες μας κι άν γενικεύω τό θέμα δέν είναι πώς πιστεύω ότι υπάρχουν πολλοί επίγειοι άναμάρτητοι «Θεοί», εύτυχώς όχι, λίγοι, έλάχιστοι είναι, αλλά αυτοί άμαυρώνουν τό όνομα καί χαλάνε τήν εικόνα του Πλοίαρχου - ανθρώπου. 'Η συντριπτική πλειοψηφία τής τάξης αυτής είναι άνθρωποι, νοιώθουν καί ενεργούν σάν σκεπτόμενοι λογικά άνθρωποι, ύπολογίζοντας τίς ανάγκες των πληρωμάτων, τήν προσωπικότητα καί άξιοπρέπιά τους καί δέν ποδοπατάνε αυτούς πού έχουν αντίθετη γνώμη γιά όποιοδήποτε θέμα μή ύπηρεσιακό.

Όπως απαιτούν λοιπόν σεβασμό καί έκτίμηση από τούς άλλους θά πρέπει νά δείχνουν καί πρós αυτούς τά ίδια. Όπως οι άλλοι άνέχονται τά ανθρώπινα ελαττώματά τους θά πρέπει καί οι ίδιοι νά τό κάνουν καί όχι νά θεωρούν τούς έαυτούς τους άναμάρτητους. Θά πρέπει νά μάθουν ότι δέν μπορούν νά στερούν γιά άσημαντους καί προσωπικούς λόγους τό ψωμί από κανένα γράφοντας στό ναυτιλιακό γραφείο ό,τιδήποτε θελήσουν καί μυστικά χωρίς νά μπορεί αυτός ό κάποιος νά άποδείξει τό αντίθετο γιατί δέν του δίδεται ή δυνατότητα νά τό κάνει. Δέν μπορεί νά διώχνει ναυτικό από τό πλοίο γιατί έτσι τό θέλησε πληρώνοντας μία νόμιμη βέβαια άπόζημίωση πού δέν λύνει κανένα πρόβλημα στήν σημερινή έποχή πού όλοι ξέρομε τήν δυσκολία εξεύρεσης εργασίας.

'Η Πολιτεία του δίδει τό Δίπλωμα γιά τήν ικανότητά του στό γραπτά ή έστω γιά τήν ικανότητά του σάν Πλοίαρχος, δέν ξέρεi δ-

μως σάν χαρακτήρα άν είναι σωστός. 'Ενας έμπαθής, φιλύποπος, κακεντρεχής, ύπέρ έγωϊστής, μνησικάκος καί κομπλεξικός Πλοίαρχος είναι επικίνδυνος.

Πώς μπορεί λοιπόν αυτός ό χαρακτήρας νά έχει κρίση άμερόληπτη καί αντικειμενική;

'Εδώ θά πρέπει τό σεβαστό YEN νά λάβει — πού έπρεπε νά τό είχε κάνει — κάποια μέτρα. Καί αυτά μπορεί νά ληφθούν άπλά καί εύκολα.

Νά συσταθεί στό πλοίο μία τριμελής επιτροπή πού θά άσχολεϊται μόνο όταν θά λύεται κάποια σύμβασις μονομερώς ύπό του Πλοίαρχου, ή όταν θά χρειασθεί νά γραφεί κάποιο ρεπόρτο περί ικανότητας καί χαρακτήρα ναυτικού.

Αυτό καί μόνο αυτό θά πρέπει νά λαμβάνεται ύπ' όψιν καί από τά Γραφεία καί όχι τό μυστικό ραβασάκι πού μπορεί ό Πλοίαρχος — ό ύπερφιάλος — νά συντάξει καί νά στείλλει έν άγνοία του ναυτικού γράφοντας αναλήθειες καί συκοφαντίες τίς όποιες ποτέ δέν θά μπορέσει νά άντικρούση ό περί ού ό λόγος ναυτικός.

Ευτύχημα είπαμε είναι ότι υπάρχουν έλάχιστοι Πλοίαρχοι σ' αυτήν τήν κατηγορία, αλλά δέν θά ήταν άσκοπο άν μπορούσαμε νά προφυλάξωμε έστω μία μικρή μερίδα ναυτικών από κάποια περιπέτεια πού τυχόν θά έμπλεκαν.

'Ας μελετηθεί ή πρότασις αυτή καταλλήλως καί άς μή θεωρηθεί ότι σπανίως συμβαίνουν κάτι τέτοια περιστατικά, ούτε ότι θίγεται σκοπίμως ό κλάδος αυτός από προσωπικούς λόγους. Στή ναυτική μου ζωή έχω συνεργασθεί μέ 27 Πλοίαρχους έκ των όποιων οι 25, είναι φίλοι καί εξαίρετοι συνεργάτες καί σωστοί άνθρωποι.

Εύχαριστώ διά τήν φιλοξενία
Μέ έκτίμηση
ΝΙΚΟΣ ΚΑ'Ι'ΜΑΚΗΣ
'Ασυρματιστής

Γκέντ, 2 Σεπτεμβρίου



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

Office Hrs Tel. 301 7577/8/9/80/81
65181
6518

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

Ενώπιον τής (τεκμαρτής) ανάκαμψης

Τού κ. Γ. ΜΠΑΝΟΥ

Οι εξελίξεις στην παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά τη διάρκεια των τελευταίων λίγων ημερών απαιτούν σχολιασμό που βρίσκεται πέρα από τη δικαιολογία και τις δυνατότητες του τακτικού Δελτίου Ναυλαγοράς. Πράγματι, η συμβατικότητα της φόρμας του τελευταίου, στοιχείο που συμβιβάζεται με τις απαιτήσεις του τακτικού αναγνώστη, δεν επιτρέπει ανάλυση και ανάπτυξη του σχολιασμού πέρα από μία βραχυπρόθεσμη ή, έστω, μεσοπρόθεσμη θεώρηση χωρίς απόκλιση από τους βασικούς σκοπούς ενός δελτίου ναυλαγοράς και χωρίς παρέκκλιση από το βασικό στόχο που είναι η επαφή με την επικαιρότητα.

Εν τούτοις, το παρόν άρθρο δεν θα γραφόταν χωρίς τις πολύ πρόσφατες εξελίξεις στη ναυλαγορά (των τελευταίων 3-4 ημερών) και, φυσικά, χωρίς την οργανωτική δομή και τις τεχνικές δυνατότητες των «Ναυτικών Χρονικών» που επιτρέπουν τη σύνταξη, στοιχειοθέτηση και τύπωση ενός άρθρου λίγες μόλις ώρες πριν το περιοδικό βγει στην κυκλοφορία. Διότι αν και, ήδη από δεκαπενθημέρου, ή και περισσότερο, τα σημάδια βελτίωσης της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου ήταν εμφανή με προεξάρχοντα τομέα τα στάρια του Κόλπου, μόλις τις λίγες τελευταίες ημέρες οι άνθρωποι που δικαιούνται περισσότερο από κάθε άλλον να έχουν γνώμη εν προκειμένω, οι μεσίτες, μιλούν για στοιχειώδη μόνον αλλά σταθερή και προϊούσα βελτίωση της ζήτησης και το μόνο ερώτημα που πραγματικά απομένει προς απάντηση είναι εκείνο της διάρκειας. Υπάρχει, δηλαδή, το ενδεχόμενο να βρισκόμαστε ενώπιον μίας συνήθους εποχιακής ανάκαμψης, κάπως ενωρίτερο του συνήθους, ομολογουμένως, κατά τη ρήση γνωστού ναυλομεσίτη, ή στην αρχή μίας ουσιαστικής μεταβολής των συνθηκών επί τα βελτίω, πράγμα που συνιστά την πολυπόθητη ανάκαμψη διαρκείας.

Κάθε επιφύλαξη περί την εξαγωγή συμπερασμάτων εν προκειμένω είναι απόλυτα κατανοητή, όχι μόνο διότι λειτούργει σαν άμυντικό στοιχείο του γράφοντος έναντι μελλοντικών επικρίσεων σε περίπτωση ανεπιτυχούς προβλέψεως, αλλά και σαν συνεχής αναγκαία υπόμνηση της ρευστότητας των ναυτιλιακών πραγμάτων που, από την ίδια τους τη φύση, δεν προσφέρονται για προφητείες.

Επειδή, όμως, τα ήδη γνωστά φαινόμενα της μεταβολής πρόλαβαν, παρά το ... νεαρό της ηλικίας τους, να επενεργήσουν και σε άλλους τομείς της αγοράς, στίς αγοραπωλησίες πλοίων π.χ., κυρίως όμως πρόλαβαν να επιδράσουν στο ψυχολογικό κλίμα έμβολιάζοντάς το με μεγάλη δόση αισιοδοξίας, σκόπιμο είναι να υιοθετήσουμε την άποψη ότι πράγματι η αγορά οδηγείται σε μία ακόμη μέσο/μακροπρόθεσμη ανάκαμψη και, με βάση αυτή την αξιωματική θεώρηση, να μιλήσουμε περί της ακολουθητέας πολιτικής από τον Έλληνα караβοκύρη.

Αφορμή λαμβάνοντας από τα πρώτα αλλά σαφή φαινόμενα ανατιμητικών τάσεων των αξιών των πλοίων, και από την ευδοκίμηση της προσπάθειας των πωλητών, χάρις στη νοοτροπία πολλών αγοραστών που φοβούνται ότι «χάνουν το τραίνο», θα θέλαμε πρώτα να υπομνήσουμε ότι, σε εθνική κλίμακα, η υπερμετρη ανάπτυξη ανταγωνισμού περί την αγορά πλοίων και, επομένως, η ενθάρρυνση αλόγιστων ή άκαιρων ανατιμητικών τάσεων είναι επιζήμια. Όλοι γνωρίζουμε και δεχόμαστε ότι οι Έλληνες ναυτιλιακοί επιχειρηματίες είναι καλοί ως μέτριοι αγοραστές, πάντοτε αγοραστές, και ελάχιστα πωλητές. Οι υπέρμετροι ανατιμήσεις των πλοίων, επομένως, μάς βλάπτουν. Τί να συστήσουμε; Ψυχραιμία και υπομονή. Η αγορά πλοίου στίς αρχές μίας βεβαιωμένα ανερχόμενης αγοράς, έστω και σε κάπως υψηλότερη τιμή, είναι απείρως

προτιμώτερη από το ενδεχόμενο μίας διάψευσης των ελπίδων πριν ακόμα το πλοίο παραδοθεί στον αγοραστή.

Συναφές προς το παραπάνω είναι το φαινόμενο του υπέρμετρου δανεισμού για την αγορά πλοίου, φαινόμενο παλαιό όσο και η σύγχρονη Έλληνική Ναυτιλία που επιτάχθηκε κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων δεκαετιών, όταν στους «παραδοσιακούς» Έλληνες έφοπλιστές προστέθηκαν και οι newcomers με πολλή όρεξη, νέες ιδέες αλλά και υπέρμετρο ζήλο για ταχεία ανάπτυξη. Τώρα που η πείρα είναι λίγο - πολύ κοινό κτήμα όλων, ως μήν επαναληφθούν τα λάθη του παρελθόντος που οδηγήσαν τόσους και τόσους αξίους ανθρώπους στον αφανισμό κάτω από το βάρος των υπερλόγων δανειακών υποχρεώσεων. Διότι, πέρα από την αυτόνομη ανθρώπινη πλευρά του πράγματος, η άσυνεπεια, η άβεβαιότητα και οι δυσμενείς έντυπώσεις που γεννώνται κάτω από τις γνωστές συνθήκες μίας χρεωκοπίας, συνιστούν άναστολές στην προσπάθεια δημιουργίας μίας νέας «παραδοσιακής» γενιάς έφοπλιστών σαν παράγοντα εμπιστοσύνης και, επίσης, επηρεάζουν τη στάση των χρηματοδοτών της ναυτιλίας μας επί το δυσμενέστερο.

Δεν θα αναφερθούμε εδώ στη δέουσα στάση των Τραπεζών, τόσο διότι πιστεύουμε ότι ελάχιστα δικαιούμεθα να τις εκφράσουμε και να τις νουθετούμε όσο και διότι γνωρίζουμε και αναγνωρίζουμε την ύπαρξη και άλλων, πέραν των καθαρά οικονομικών λόγων που τις κάνει να προβαίνουν σε χρηματοδοτήσεις ή παροχή εγγυήσεων ακόμα και σε περιπτώσεις που είναι προφανής η έλλειψη δυνατότητας ανταποκρίσεως του δανειοδότημένου προς τις εκ του δανεισμού μεσοπρόθεσμες ή και μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις του.

Νά θυμίσουμε ακόμα ότι στίς αρχές μίας επερχόμενης ανάκαμψης, όταν η ισορροπία προσφοράς και ζήτησης και η

TAKIS CONTOGEORGIS & SON S.R.L.

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

Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548

Direct Line: (54) 1112589

A.O.H.: 443059 - Mr. T. Contogeorgis
3116632 - Capt. G. Logothetis
444600 - 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

διαμόρφωση του αντίστοιχου ψυχολογικού κλίματος «παίζονται», **κάθε ενέργεια που τείνει προς ενδυνάμωση της προσφοράς αποτελεί αναστολή που απειλεί να ανατρέψει ή να επιβραδύνει τις τρέχουσες τάσεις.** "Ετσι, η απότομη απομάκρυνση από τό άγκυροβόλιο του παροπλισμού μόνο και μόνο έπειδή αναφάνεται ή δυνατότητα προσκλήσεως ένός «βιώσιμου» ναύλου, ή ή έπιμονή στή διατήρηση έν λειτουργία παλαιών δαπανηρών στή συντήρηση και στήν έκμετάλλευση μονάδων άντί της καταφυγής στά διαλυτήρια, αποτελούν πράξεις έλάχιστα συμφέρουσες στόν πλοιοκτήτη και όλέθριες στή βελτίωση του ψυχολογικού κλίματος και τών έπιπέδων ναύλων της άγοράς.

Στή διάρκεια της βαρείας και παρατεταμένης κρίσης που περάσαμε (;) ό 'Ελληνικός Έφοπλισμός, παρά τίς θύελ-

λες, τά προβλήματα, τίς πτωχεύσεις, έδειξε αξιοσημείωτη άντοχή στίς κακουχίες, άπαράμιλλο άγωνιστικό πνεύμα και ό 'Ελληνόκτητος στόλος έλάχιστα σήμερα ύστερεί του πρό τετραετίας έκείνου. "Ίσως είναι στιγμή νά έξετάσουμε σοβαρά τό ένδεχόμενο επανεμφάνισης του άνταγωνισμού τρίτων Χωρών που ή κρίση γονάτισε και, κυρίως, τό ένδεχόμενο έπιστροφής στήν 'Ελληνική Σημαία, όχι μόνο χάριν της έξυπηρετήσεως του συναλλαγματικού ίσοζυγίου της χώρας, της άνόρθωσης τών οικονομικών του NAT και της έξασφαλίσεως έργασίας στούς άνεργους "Ελληνες πλοιάρχους και μηχανικούς, αλλά και **πρός πληρέστερη και άποτελεσματικότερη προστασία αυτών τούτων τών συμφερόντων του 'Ελληνικού πλοίου,** από τόν προστατευτισμό, τήν αυθαίρεσία και κάθε μορφής άθέμιτο άνταγωνισμό.

Μιά τελευταία παραίνεση άπευθύνεται πρός τούς "Ελληνες ναυτιλλόμενους και τή συνδικαλιστική τους 'Ηγεσία. "Απλώς γιά νά ύπενθυμίσει ότι τό συμφέρον του ναυτεργάτη ύπηρετείται όχι μέ τήν απομύζηση τών λίγων υπό 'Ελληνική Σημαία δυσπραγούντων πλοίων και κάτω από τή σκιά της άνεργίας, αλλά μέ τά **πολλά πλοία** που χρειάζονται πληρώματα σέ βαθμούς και ειδικότητες που ίσως και νά μήν καλύπτει τό ύπάρχον ναυτεργατικό δυναμικό.

Πράγμα που σπάνια συμβαίνει, ή στήλη αυτή βρίσκεται στόν πειρασμό νά ζητήσει από τόν άναγνώστη νά κρατήσει αυτό τό φύλλο γιά μελλοντική άναφορά, πρός έπιβεβαίωση της ακρίβειας τών προβλέψεων ή, αντίθετα, πρός έξαγωγή του θλιβερού συμπεράσματος «πάντα ίδιοι, τίποτα δέν αλλάζει». Είθε ή περιπτωσή μας νά είναι ή πρώτη...



**YES! IN ITALY YOU CAN TRUST IN
"MEDOV"**



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

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

ESTABLISHED 1947

FOTIS G. POULIDES
President

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

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.,
Cruise Operators
Telex: 271480

HEAD OFFICE:
29, Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA
Phones: (010) 541361 - 268532 Cables: MEDOV Telex: (010) 541361
Telexes: 270046 (Management) - 270070 - 213836 (OPR) - 270346 - 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

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

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑ ΘΕΜΑΤΑ

‘Η διά θαλάσσης μεταφορά των καυσίμων

Τά όρυκτά καύσιμα πού ίκανοποιούν τίς ανάγκες του κόσμου, μεταφέρονταν άνεκαθεν μέ πλοία. Κυρίως οί μεγάλες απόστάσεις μεταξύ των τόπων παραγωγής καί καταναλώσεως αλλά πολλές φορές καί οί πολιτικές περιστάσεις, συνέβαλαν ώστε ή διά θαλάσσης μεταφορά νά αποτελεεί τό μόνο πρακτικό σύστημα. Τόν τελευταίο καιρό παρακολουθούμε τήν ανάπτυξη των εξειδικευμένων δεξαμενοπλοίων πού έφθασαν στό αποκορύφωμά τους μέ τά ULCC, τά ύγραεριοφόρα καί τώρα τελευταία τά πλοία μεταφοράς πυρηνικών καυσίμων.

Τό πρώτο ειδικό πλοίο μεταφοράς ύγρων καυσίμων ύπήρξε τό πετρελαιοφόρο. Πρίν άπ' αυτό, τό πετρέλαιο μεταφερόταν μέ τά ίστιοφόρα της έποχής μέσα σέ βαρέλια, ένώ είναι γνωστό ότι οί άρχαίοι μετέφεραν τό έλαιόλαδο μέσα σέ όξύριγχους άμφορείς. Όταν όμως τό 1859 από τήν πρώτη στόν κόσμο πετρελαιοπηγή του Τίτουσβιλ της Πενσυλβανίας ξεχύθηκε άφθονος ό μαύρος χρυσός, ή έποχή του πετρελαίου ξεκίνησε, μεταβάλλοντας στην θριαμβευτική της πορεία τήν τεχνολογία, τήν πολιτική καί τήν οικονομία του κόσμου.

‘Η ανάγκη πλοίων ειδικά σχεδιασμένων γιά τή μεταφορά πετρελαίου, πρωτογήνηκε από τό 1860, αλλά τό πρώτο πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο ναυπηγήθηκε τό 1886 στόν Τυπε. ‘Ηταν τό «Gluckauf», 2.367 τον. d.w., στό όποιο ή γάστρα του σκάφους αποτελούσε καί τό τείχος της δεξαμενής φορτίου. ‘Η χρήση του χάλυβα στην κατασκευή των σκαφών πρόσφερε τή δυνατότητα των στεγανών δεξαμενών καί παρά τά έλαττώματα της καρφωτής κατασκευής, οί άπώλειες του ύγρου φορτίου καί οί επικίνδυνες προσμίξεις έλαττώθηκαν σημαντικά. ‘Η έπόμενη καινοτομία ήταν ή ναυπήγηση των τάνκερς μέ διαμήκη, άντί γιά έγκάρσια, διαφράγματα πού έπινόησε ένας έπιθεωρητής του Λούδς Ρέτζιστερ στίς άρχές του αιώνα μας. Μεγάλη εξάλλου ώθηση στην τεχνική

της ναυπηγήσεως έδωσε ή χρήση της συγκόλλησης, πού στην περίπτωση των δεξαμενοπλοίων, άπλοποίησε πολλές κατασκευαστικές λεπτομέρειες καί άνέβασε ψηλά τό επίπεδο ασφάλειας στην αποθήκευση του ύγρου φορτίου.

‘Ετσι τό 1930 ή μέση χωρητικότητα των πετρελαιοφόρων κυμαίνόταν γύρω στους 12.000 τον. d.w. Μετά μία δεκαετία είχε σχεδόν διπλασιασθεί. Καί καθώς άρχισε ή συνειδητοποίηση του πλεονεκτήματος του μεγέθους, σύντομα τά σουπερ-τάνκερς των 60.000 τον. d.w. κατέκτησαν τίς θάλασσες. ‘Η περαιτέρω ώθηση ήλθε μέ τό κλείσιμο του Σουέζ τό 1967, πού ύποχρέωσε τά πετρελαιοφόρα νά κάνουν τό γύρο του ‘Ακρωτηρίου καί έλευθέρωσε τους ναυπηγούς από τους περιορισμούς του όγκου πού επέβαλε τό πέραςμα της διώρυγας. ‘Ετσι γεννήθηκαν τά πολύ μεγάλα τάνκερς πού έγιναν γνωστά μέ τά άρχικά VLCC φθάνοντας μέχρι 250.000 τον. d.w. καί μετά τό 1970 τά υπερμεγέθη ULCC των 300.000 τον. d.w. Τέλος φάνηκαν οί γίγαντες των 500.000 τον. d.w. άκριβώς τήν έποχή πού σημειώθηκε ή καταστροφική πτώση της παγκόσμιας ζήτησης πετρελαίου μετά τήν δεύτερη έκρηξη των τιμών του ΟΠΕΚ, πού έκανε μετρημένες τίς μέρες των γιγάντων. Σήμερα ό παγκόσμιος στόλος των τάνκερς περιλαμβάνει πάνω από 268 έκατομ. τόννους d.w.

Στίς άρχές της δεκαετίας μας τό όπτιμισμό τοννάζ των νέων πετρελαιοφόρων σταθεροποιήθηκε γύρω στους 80-110 χιλιάδες τον. d.w. ‘Η γενιά αυτών των τάνκερς εκφράζει τήν προσαρμογή των πλοίων στίς απαιτήσεις της MARPOL, τήν άπαίτηση των πλοιοκτητών γιά άποδοτική έκμετάλλευση καί τήν έπιθυμία των ναυηγών γιά άποτελεσματικώτερο σχεδιασμό. ‘Η επίδραση των κανονισμών της MARPOL ύπήρξε καθοριστική. ‘Η σύμβαση αυτή του 1973 όπως συμπληρώθηκε τό 1978, μέ τίς χωριστές δεξαμενές (SBT) καί τά συστήματα CBT καί COW έπαιξε άποφασιστικό

ρόλο στην σχεδίαση καί τήν κατασκευή των σύγχρονων πετρελαιοφόρων.

...

Πολύ πιό νεώτερη είναι ή ιστορία των ύγραεριοφόρων σκαφών. Τό πλοίο μεταφοράς ύγροποιημένου άερίου πετρελαίου (LPG) πρωτοεμφανίστηκε τό 1934, όταν ένα μετασκευασμένο τάνκερ έκανε τήν πρώτη μεταφορά προπανίου καί βουτανίου σέ κυλινδρικές άεροδεξαμενές. ‘Η ανάπτυξη του τύπου αυτού ήταν βραδεία μέχρι τά μέσα της δεκαετίας του ‘60, όποτε παρουσιάστηκε σημαντική αύξηση της ζήτησεως πού όδήγησε στην αύξηση του μεγέθους των πλοίων αυτών καί στην διαφοροποίηση των μεθόδων μεταφοράς του φορτίου τους (πλήρους ή μη πίεσεως, πλήρους ή μη καταψύξεως κ.λ.π.). ‘Η διαγωγή άσφαλείας πού επέδειξαν τά πλοία αυτά συνέβαλε ουσιαστικά στην σταθεροποίηση της χρησιμοποίησής τους καί έπομένως στην αύξηση του άριθμού τους.

‘Ακόμα νεώτερη είναι ή κατηγορία των πλοίων μεταφοράς ύγροποιημένου φυσικού άερίου (LNG) πού εμφάνιστηκε μόλις τό 1957. ‘Ενα πλοίο ξηρού φορτίου μετασκευάστηκε σέ LNG χωρητικότητας 5.000 κ.μ. σύμφωνα μέ τους τότε κανονισμούς του Λούδς Ρέτζιστερ. Τό 1960 παραγγέλθηκαν σέ βρετανικά ναυπηγεία δύο LNG των 27.400 κ.μ. τά όποια παραδόθηκαν τό 1964 καί άρχισαν μεταφορές από τήν ‘Αγγερία, σημειώνοντας τήν έναρξη μις νέας έποχής στην μεταφορά του φυσικού άερίου. Λόγω των ιδιοτήτων του τό φυσικό άέριο χρειάζεται έντελώς ειδικές συνθήκες μεταφοράς (πλήρης κατάψυξη σέ 120 βαθμούς, άτμοσφαιρική πίεση) πού προϋποθέτουν ειδικές προφυλάξεις γιά τήν προστασία του σκάφους. Γι' αυτό καί στό διάστημα πού μεσολάβησε έγιναν διάφορες έπινοήσεις των κατασκευαστών (σφαιρικές δεξαμενές, πρισματικές δεξαμενές, μεμβρανοειδή συ-

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

στήματα κλπ.) ό δέ IMO έθεσε σέ έφαρμογή από τό 1976 ειδικό Κώδικα προστασίας μεταξύ των όποιων τή γάστρα διπλής επένδυσης, τήν ένδιάμεση μόνωση κλπ.

Τόσο στά πλοία LPG όσο καί στά LNG ή παγκόσμια αγορά δέν φάνηκε νά στηρίζει τίς αρχικές ένθουσιώδεις έλπίδες. Σήμερα πάντως υπάρχουν στόν παγκόσμιο στόλο 776 πλοία ύγροποιημένων αερίων μεταφορικής ικανότητας 15.042.618 κ.μ. από τά όποία τά 80, μεταφορικής ικανότητας 6.941.085 κ.μ. είναι πλοία LNG.

Τό τρίτο όρυκτό καύσιμο, τό κάρβουνο, μεταφερόταν επί αιώνες διά θαλάσσης. Τό μέγεθος των γαιανθρακοφόρων πλοίων αυξανόταν βαθμιαία καί στήν περασμένη δεκαετία ή εύχρηστη χωρητικότητα των 18-40.000 τόν. d.w. μετέφερε τό 34% των συνολικών γαιανθρακοφορτίων. Από τό 1979 όμως ή συμμετοχή του άνωτέρου τύπου σκαφών άρχισε νά υποχωρεί ύπέρ τής εμφάνισης πολύ μεγαλύτερων μπάλκερς. Μεταξύ του 1979 καί του 1981 έγιναν πάρα πολλές παραγγελίες μεγάλων μπάλκ κάρριερς γιά μεταφορά κάρβουνου, μέ τήν προοπτική ότι ή αγορά αυτή θά παρουσίαζε συνεχώς μεγαλύτερο ένδιαφέρον λόγω τής άσταμάτητης ύψωσης τής τιμής του πετρελαίου. Παράλληλα ιδρύθηκαν εργοστάσια ηλεκτρισμού κινούμενα μέ γαιάνθρακα καί προγραμματίστηκαν πολλά μεγαλεπήβολα σχέδια βασιζόμενα σ' αυτή τήν καύσιμη ύλη. Καλώς όμως ή κακώς ή προοπτική αυτή δέν έπαληθεύ-

τηκε, καθώς ή τιμή του πετρελαίου κατακύλησε άνέλπιστα, κάνοντας νά έγκαταλειφθούν πολλά από τά άνωτέρω προγράμματα.

Υπάρχει καί ένα τέταρτο καύσιμο. Άλλά δέν είναι όρυκτό. Είναι τό πυρηνικό καύσιμο. Καί στήν πυρηνική εποχή μας μιά από τίς συνέπειες τής αύξουσας ηλεκτρικής παραγωγής από πυρηνικά εργοστάσια είναι ή ανάγκη νά εξασφαλισθεί ή μεταφορά του ραδιενεργού καυσίμου.

Σήμερα τά πυρηνικά εργοστάσια προμηθεύουν περί τό 12% τής ηλεκτρικής ενέργειας πού παράγεται σ' όλον τόν κόσμο. Υπάρχουν πάνω από 300 έν ενεργεία αντιδραστήρες σέ 25 χώρες, άλλοι 200 είναι υπό κατασκευή καί άλλοι 120 υπό σχεδιασμό. Στήν παραγωγή πυρηνικής ενέργειας χρησιμοποιούνται καύσιμα μέ βάση τό ούράνιο γιά τήν παραγωγή θερμότητας μέ τή διαδικασία τής διάσπασης του άτόμου. Άφού τό καύσιμο αυτό καεί επί πολλά χρόνια μέσα στόν αντιδραστήρα, πρέπει νά αντικατασταθεί. Αυτό όμως τό καμμένο καύσιμο (irradiated fuel ή έξαντλημένο καύσιμο) είναι άκόμα έντονα ραδιενεργό καί περιέχει τουλάχιστον 96% ούράνιο, τό όποιο μπορεί νά επανεξαχθεί καί νά επαναχρησιμοποιηθεί, μέ τήν κατάλληλη επεξεργασία. Υπάρχει έπομένως ανάγκη μεταφοράς του έξαντλημένου καυσίμου από διάφορες περιοχές καί κυρίως από τήν Ά-

πωσία. Η μεταφορά αυτή άρχισε μέ μετασκευασμένα πλοία, σήμερα όμως άπασχολεί πέντε ειδικώς ναυπηγημένα σκάφη των 1.600-3.000 τόν. d.w. (ή άναφορά σέ τόνους deadweight είναι μάλλον παραπλανητική γιατί εκείνο πού ένδιαφέρει είναι ότι μπορούν νά μεταφέρουν από 12 μέχρι 24 «ραδιοφιάλες» συνολικού βάρους 30-60 τόννων). Η μεταφορά άρχίζει όταν οι ράβδοι του έξαντλημένου καυσίμου αφαιρούνται από τόν αντιδραστήρα καί αποθηκεύονται σέ χαλύβδινους κάδους γιά νά πέσει ή ραδιενέργεια στο έπιτρεπόμενο όριο. Οι κάδοι αυτοί φορτώνονται σέ ειδικές «ραδιοφιάλες» (flasks) τεράστιας άντοχής πού κατασκευάζονται μέ κάθε δυνατή επιμέλεια καί ύφίστανται παντοειδείς σκληρές δοκιμασίες. Άφού φορτωθούν στο πλοίο στερεώνονται μέ χαλύβδινους κοχλίες ύψηλης τάσεως. Τά ειδικά πλοία μεταφοράς αυτών των flasks είναι κατασκευασμένα νά άντέχουν σέ κάθε ένδεχόμενο άτύχημα. Γιά τήν περίπτωση συγκρούσεως διαθέτουν ειδικές κατασκευές γιά τήν άπόσβεση των κρούσεων, γιά δέ τήν περίπτωση προσαράξεως διαθέτουν διπλό πυθμένα σ' όλο τό μήκος τους. Η στοιβάσια των flasks γίνεται σέ ικανή άπόσταση τόσο από τίς πλευρές όσο καί από τήν πώρα του πλοίου. Τέλος τό πλοίο έχει πλευστότητα καί όταν κατακλυσθούν δύο στεγανά διαμερίσματα, ένώ ειδική προστασία από τή ραδιενέργεια προβλέπεται γιά τούς χώρους του μηχανοστασίου καί των ένδειατημάτων.

Ε.Σ.

HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA) LIMITED

Όργανισμός ιδρυθείς υπό σημαινόντων
Έλλήνων πλοιοκτητών πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου
έπί κοινής βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο
μέρος του Έλληνικού έμπορικού στόλου.

**Συνολική άξία ασφαλισμένων πλοίων κατά τό 1984 ήταν
18.065.440.738 δολάρια.**

Διά πληροφορίας άκοτείνεσθε εις τούς Thos R. Miller & Son (Bermuda) ή εις τούς έν Λονδίνω αντιπροσώπους των:

Thomas Miller War Risks Services, International House, 26 Creechurch Lane, London EC3A 5BA.
Telephone: 01-283 4646. Telex: 885271, 8951353. Cables: MUTUALITY LONDON

ΜΕΙΩΝΟΝΤΑΙ ΤΑ ΤΕΛΗ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΛΙΒΕΡΙΑ

Μέτρα για την ενίσχυση του νηολογίου της

Αναγνωρίζοντας τις δυσκολίες που προξενεί, στην έστω και όριακή εκμετάλλευση των πλοίων η παρατεταμένη ναυτιλιακή κρίση, σε συνδυασμό με τον έντονο ανταγωνισμό των άλλων σημάτων ευκαιρίας, η Λιβερία αποφάσισε πρόσφατα την μείωση των τελών νηολόγησης. Η μείωση αυτή κυμαίνεται από 10% έως 29% και είναι ανάλογη προς το μέγεθος του πλοίου και το χρονικό διάστημα που είναι νηολογημένο στο λιβεριανό νηολόγιο, ενώ για τους πλοιοκτήτες που είναι μέλη του Συμβουλίου Λιβεριανών Έφοπλιστών θα γίνονται μεγαλύτερες εκπτώσεις.

Η ναυτιλιακή κρίση αναγκάζει τους πλοιοκτήτες να αναζητούν νέους τρόπους μείωσης των εξόδων και αρκετές χώρες προσπαθούν να το εκμεταλλευθούν δημιουργώντας «άνοικτα νηολόγια» συνδεδεμένα όμως με την εθνική σημαία. Πρόσφατα παραδείγματα τά νηολόγια της Νήσου Μάν της Βρετανίας και των νήσων Κερκελλέν της Γαλλίας. Αντίθετα όμως από το παραδοσιακό «άνοικτο νηολόγιο» της Λιβερίας, τά νηολόγια αυτά είναι εύπαθη σε πολιτικές παρεμβολές.

Από την δεκαετία του 1970 η Λιβερία έχει αναγνωριστεί σαν το μεγαλύτερο άνοικτο νηολόγιο και έχει εφαρμόσει στα πλοία που φέρουν τη σημαία της την αυστηρή τήρηση όλων των διεθνών κανονισμών ασφαλείας, καταπολέμησης της ρυπάνσεως και τις εργασίες που απαιτούνται από ένα υπεύθυνο νηολόγιο.

Η μείωση των τελών ανακοινώθηκε στις 4 Σεπτεμβρίου στη Νέα Υόρκη από

τον Υπουργό Οικονομικών της χώρας, κ. Ρόμπερτ Τούμπμαν και ισχύει αναδρομικά από την 1η Ιουλίου 1986. Η βασική έκπτωση για τά πλοία κάτω των 80.000 τόννων βάρους είναι 12 σέντες ανά τόννο και για τά πλοία άνω των 80.000 τον. βάρους 20 σέντες ανά τόννο. Αν ο έφοπλιστής ή ο πλοιοκτήτης είναι μέλος του Συμβουλίου Λιβεριανών Έφοπλιστών και για χρονικό διάστημα από 5 έως 10 χρόνια χορηγείται περαιτέρω έκπτωση 10 έως 15 σέντες ανά τόννο. Ακόμα ο ύπουργός ανακοίνωσε απόσπωση της διαδικασίας νηολόγησης και διαγραφής από τό νηολόγιο ανεπάνδρωτων πλοίων, καθώς και αλλαγές και βελτιώσεις στο Ναυτιλιακό Κώδικα της χώρας, ώστε να συμβαδίζει με την σημερινή ναυτική πραγματικότητα.

Συγχρόνως εκπτώσεις θα χορηγήσει και τό Συμβούλιο Λιβεριανών Έφοπλιστών στα τέλη έγγραφής των μελών

του Οι εισφορές των μελών θα μειωθούν για τό 1987 κατά 35%, ενώ τά νέα μέλη που θα έγγραφούν κατά τό 1986 δέν θα καταβάλλουν τέλη για τό 1986 αλλά μόνο για τό 1987 στην μειωμένη τιμή.

Τά τέλη έγγραφής στο Συμβούλιο Λιβεριανών Έφοπλιστών ύπολογίζονται ως εξής:

α) Βασικό τέλος 1.000 δολάρια.

β) 100 δολ. ανά πλοίο για τά πρώτα 10 πλοία.

75 δολ. ανά πλοίο για 11-20 πλοία

50 δολ. ανά πλοίο για 21-30 άτομα.

25 δολ. ανά πλοίο για 31 και περισσότερα πλοία.

γ) 1,8 σέντες ανά τόννο όλικου βάρους (μεγ. 500.000 τον. ολ. βάρους).

Στόν παρακάτω πίνακα εμφανίζονται αναλυτικά τά ισχύοντα νέα τέλη νηολόγησης και οι αντίστοιχες σημαντικές εκπτώσεις που αποφασίσθηκαν για την ενίσχυση του νηολογίου της Λιβερίας:

Μέγεθος Πλοίου	Νέες Νηολογήσεις	Νέες Νηολογήσεις Μέλους LSE	Μέλος LSE για 5 χρόνια
"Έως 80.000 N.R.T.	\$ 1,08 ανά τον./N.R.T. (έκπτωση 10%)	\$ 0,98 ανά τον./N.R.T. (έκπτωση 18%)	\$ 0,93 ανά τον./N.R.T. (έκπτωση 23%)
"Ανω 80.000 N.R.T.	\$ 1,00 ανά τον./N.R.T. (έκπτωση 17%)	\$ 0,90 ανά τον./N.R.T. (έκπτωση 25%)	\$ 0,85 ανά τον./N.R.T. (έκπτωση 29%)

Cormoran S.A.



de Navegacion



SHIPOWNERS — SHIPAGENTS — BROKERS SALE & PURCHASE — BUNKERING

Capt. EDWARD MIRKOS, Eng. ANDREAS GOUNARIS & Eng. JOHN FILIPPELIS

Bartolomé Mitre 226 — Piso 7 — (1036) BUENOS AIRES. Republica Argentina



Diracción telegráfica CORMORAN - BAIRES

Teléfonos: 30 - 7527/7675, 33-1610/2862/4879 — Telex: (012) 17565 CORMO - AR/ 17392 RODES AR
A.O.H. 8559486 Capt. E. MIRKOS

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

Μέτρα για την πρόληψη παρανόμων πράξεων κατά επιβατών και πληρωμάτων στα πλοία

Τα μέτρα που υιοθετήθηκαν στην 53η σύνοδο της Έπιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του IMO (που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο από τις 8 ως τις 17 Σεπτεμβρίου) για την πρόληψη παρανόμων πράξεων κατά επιβατών και πληρωμάτων στα πλοία εφαρμόζονται ήδη από την Ελλάδα, καθώς και τις Ήνωμένες Πολιτείες, στα πλαίσια των προσπαθειών των δύο χωρών για την αντιμετώπιση τρομοκρατικών ενεργειών, γεγονός που έχει ήδη επισημανθεί από την αμερικανική πλευρά, η οποία αναγνωρίζει πλέον χωρίς καμία επιφύλαξη ότι τόσο τα ελληνικά λιμάνια όσο και τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια και τα επιβατηγά γραμμών είναι απολύτως ασφαλή.

Ο αρχιπλοίαρχος του Λιμενικού Σώματος κ. Νικ. Καλύβας ο οποίος εκπροσώπησε την Ελλάδα στην ανωτέρω σύνοδο υπογράμμισε ότι στο θέμα της πρόληψης παρανόμων πράξεων κατά επιβατών και πληρωμάτων πλοίων υιοθετήθηκαν κατά 80% οι προτάσεις που είχαν υποβληθεί από την Ελλάδα και συζητήθηκαν σε μία ομάδα επεξεργασίας των σχετικών σχεδίων και προτάσεων στην οποία συμμετείχαν μόνο η Ελλάδα, οι Ήνωμένες Πολιτείες και η Σοβιετική Ένωση.

Όπως είπε ο κ. Καλύβας, η εγγύκλιος η οποία υιοθετήθη-

κε και δημοσιεύεται εν συνεχεία έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα και περιλαμβάνει γενικά μέτρα που θα είναι ενδεικτικά για τις κατά τόπους αρχές. Το κύριο βάρος των μέτρων αφορά την πρόληψη τρομοκρατικών ενεργειών σε βάρος επιβατηγών πλοίων και κυρίως κρουαζιεροπλοίων καθώς και των επιβατών τους. Τα μέτρα προβλέπουν τη δημιουργία ειδικών χώρων στα λιμάνια για την πλεύριση των επιβατηγών και κρουαζιεροπλοίων. Οι χώροι αυτοί μπορεί να κλείνονται για να υπάρχει αυστηρότερος και αποτελεσματικότερος έλεγχος των εισερχομένων. Επίσης θα ελέγχονται ακόμη και οι επιβάτες που πρόκειται να ταξιδέψουν με πλοία καθώς και οι αποσκευές τους για να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο μεταφοράς όπλων, ενώ στα πλοία θα υπάρχουν ειδικά σχέδια ασφαλείας και θα ορισθεί συγκεκριμένος αξιωματικός που θα ασχολείται αποκλειστικά με τα θέματα ασφαλείας. Τέλος, τα μέτρα προβλέπουν την ανάλογη εκπαίδευση του προσωπικού που θα ασχολείται με την φρούρηση των ειδικών χώρων στα λιμάνια καθώς και των πληρωμάτων των πλοίων ώστε να μπορούν να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά ενδεχόμενη τρομοκρατική ενέργεια.

Τό πρώτο μέρος της εγγυκλίου του IMO έχει ως εξής:

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1. Η Απόφαση της Συνέλευσης Α 584(14) όρισε ότι πρέπει να αναπτυχθούν κατά προτεραιότητα από την Έπιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας διεθνώς συμφωνημένα μέτρα για να εξασφαλισθεί η ασφάλεια των επιβατών και πληρωμάτων στα πλοία και εξουσιοδότησε την Έπιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας να ζητήσει από το Γενικό Γραμματέα να εκδόσει εγγύκλιο προς Κυβερνήσεις, οργανισμούς που τους αφορούν και ενδιαφερόμενα μέρη που να περιέχει πληροφορίες για τα συμφωνημένα μέτρα για μελέτη και αποδοχή.

2. ΟΡΙΣΜΟΙ

Για τους σκοπούς αυτών των μέτρων: **ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΗ ΑΡΧΗ** σημαίνει τον Όργανισμό ή Όργανισμούς ή Υπηρεσία ή Υπηρεσίες που έχουν αναγνωριστεί από ή μέσα στη Κυβέρνηση σαν ύ-

πεύθυνοι για να εξασφαλίσουν την κατάρτιση, εφαρμογή και διατήρηση των σχεδίων ασφαλείας εύκολων λιμένων ή σχεδίων ασφαλείας πλοίων της σημαίας της χώρας ή και των δύο.

ΕΥΚΟΛΙΑ ΛΙΜΕΝΟΣ σημαίνει τοποθεσία μέσα στο λιμάνι στην οποία παρουσιάζονται εμπορικές ναυτιλιακές δραστηριότητες που επηρεάζουν τα πλοία που καλύπτονται από αυτά τα μέτρα.

ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ σημαίνει περιοχή μέσα στην εύκολια λιμένος που χρησιμοποιείται για τη συγκέντρωση, τακτοποίηση, επιβίβαση και αποβίβαση επιβατών και αποσκευών.

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ ΛΙΜΕΝΟΣ σημαίνει ένα πλήρες έγγραφο σχέδιο για μία εύκολια λιμένος που προσδιορίζει, μεταξύ άλλων, κανονισμούς, προγράμματα, μέτρα και διαδικασίες απαραίτητες για την πρόληψη παρανόμων πράξεων που απειλούν τους επιβάτες και πληρώματα στα πλοία.

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ ΛΙΜΕΝΟΣ σημαίνει το πρόσωπο στο λιμάνι υπεύθυνο για την κατάρτιση, εφαρμογή και διατήρηση του σχεδίου ασφαλείας λιμένος και για σύνδεση με τους αξιωματικούς ασφαλείας των πλοίων.

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ σημαίνει την εταιρία ή εκπρόσωπο εταιρίας που διατηρεί το λειτουργικό έλεγχο του πλοίου στη θάλασσα ή στο κρηπίδωμα.

ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ σημαίνει έγγραφο σχέδιο που καταρτίστηκε κάτω από την εξουσία του έφοπλιστού για να εξασφαλισθεί η εφαρμογή των μέτρων στο πλοίο και που προορίζεται για την πρόληψη παρανόμων πράξεων που απειλούν τους επιβάτες και τα πληρώματα στα πλοία.

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΥΠΕΥΘΥΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ (τά καθήκοντα αξιωματικού ασφαλείας υπεύθυνου πλοίου μπορούν να ανατίθενται στον αξιωματικό ασφαλείας πλοίου που υπηρετεί στο

in Buenos Aires

FAROS AGENCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/9363

A.O.H. 7852337/179 KTISTAKIS

221504 TSOKALIS

Telexes: 23867 or 21017 FAROS - AR

21331 ARGO AR.

Paraguay 886, 5th Floor
1957 Buenos Aires

πλοίο) σημαίνει τό πρόσωπο πού έχει όρισθεί από τόν έφοπλιστή γιά τήν κατάρτιση καί διατήρηση του σχεδίου ασφαλείας πλοίου καί πού συνδέεται μέ τόν άξιωματικό ασφαλείας εύκολίας λιμένος.

ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ (τά καθήκοντα άξιωματικών ασφαλείας υπεύθυνου πλοίου μπορούν ν' ανατίθενται στόν άξιωματικό ασφαλείας πλοίου πού ύπηρετεί στό πλοίο) σημαίνει τόν πλοίαρχο ή τό πρόσωπο στό πλοίο υπεύθυνο έναντι του πλοίαρχου καί του έφοπλιστού γιά τήν άσφάλεια στό πλοίο, περιλαμβανομένης τής έφαρμογής καί διατήρησης του σχεδίου ασφαλείας του πλοίου καί γιά σύνδεση μέ τόν άξιωματικό εύκολίας λιμένος.

3. ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

3.1. Κυβερνήσεις, άρχές λιμένων, ύπηρεσίες, πλοιοκτήτες, έφοπιστές, πλοίαρχοι καί πληρώματα πρέπει νά λαβαίνουν όλα τά κατάλληλα μέτρα κατά παρανόμων πράξεων πού άπειλούν επιβάτες καί πληρώματα στά πλοία. Τά μέτρα πού εφαρμόζονται πρέπει νά λαβαίνουν υπόψη τους τήν τρέχουσα έκτίμηση τής πιθανής άπειλής καί τς τοπικές συνθήκες καί περιστάσεις.

3.2. Είναι επιθυμητό νά ύπάρχει κατάλληλη νομοθεσία ή κανονισμοί πού, μεταξύ άλλων, νά μπορούν νά προβλέπουν ποινές γιά πρόσωπα πού επιτυχάνουν ή προσπαθούν νά επιτύχουν νά εισέλθουν χωρίς άδεια στην εύκολία λιμένος καί γιά πρόσωπα πού διαπράττουν παράνομες πράξεις κατά επιβατών καί πληρωμάτων στά πλοία. Οί κυβερνήσεις πρέπει νά έξετάσουν τήν ένθική νομοθεσία, τούς κανονισμούς καί οδηγίες γιά νά εξακριβώσουν τήν επάρκειά τους γιά τή διατήρηση ασφαλείας στά πλοία.

3.3. Τά μέτρα πού περιέχονται σ' αυτό τό κείμενο προορίζονται γιά έφαρμογή σέ επιβατηγά πλοία πού έκτελούν διεθνεί πλόες (τά ταξίδια περιλαμβάνουν

όλα τά τμηματικά ταξίδια) 24 ώρων ή περισσότερο καί στίς εύκολίες λιμένος πού τά έξυπηρετούν. Όρισμένα όμως από τά μέτρα αυτά μπορεί νά είναι κατάλληλα γιά έφαρμογή σέ άλλα πλοία ή εύκολίες λιμένος, άν τό απαιτούν οί περιστάσεις.

3.4. Οί κυβερνήσεις πρέπει νά προσδιορίσουν τήν καθορισμένη ύπηρεσία πού είναι υπεύθυνη γιά νά εξασφαλίσει τήν κατάρτιση, έφαρμογή καί διατήρηση του σχεδίου ασφαλείας πλοίου καί εύκολίας λιμένος. Η καθορισμένη Ύπηρεσία πρέπει νά συντονίζεται μέ άλλες σχετικές ύπηρεσίες έσωτερικών γιά νά εξασφαλισθεί ότι οί ρόλοι καί δραστηριότητες άλλων ύπηρεσιών καί Ύπουργείων έχουν συμφωνηθεί καί εφαρμόζονται.

3.5. Οί κυβερνήσεις πρέπει νά ένημερώνουν τό Γενικό Γραμματέα γιά τήν πρόοδο έφαρμογής των μέτρων ασφαλείας. Κάθε χρήσιμη πληροφορία πού μπορεί νά βοηθήσει άλλες κυβερνήσεις στην έφαρμογή από αυτές των μέτρων, κάθε δυσκολία καί προβλήματα πού άνέκυψαν καί ξεπεράσθηκαν κατά τήν έφαρμογή των μέτρων ασφαλείας πρέπει νά αποστέλλεται μέ άναφορά. Η καθορισμένη Ύπηρεσία πρέπει νά συνεργάζεται μέ παρόμοιες άρχές άλλων κυβερνήσεων στην άνταλλαγή κατάλληλων πληροφοριών.

3.6. Οί κυβερνήσεις πού τς άπασχόλησε πράξη παράνομης επίθεσης πρέπει νά παρέχουν στόν Όργανισμό όλες τς σχετικές πληροφορίες πού άφορούν τς πλευρές ασφαλείας τής πράξης παράνομος επίθεση, όσο είναι πρακτικά πιδ γρήγορα μετά τήν άντιμετώπισή της. Περισσότερες πληροφορίες καί τόπος άναφοράς δίνονται στό προσάρτημα 2.

3.7. Κατά τά στάδια έφαρμογής αυτών των μέτρων πρέπει νά καταβάλλεται κάθε προσπάθεια γιά ν' άποφευχθεί μή άναγκαία παρενόχληση στην έξυπνέτηση των επιβατών καί γιά νά ληφθούν υπόψη οί διεθνείς συμβάσεις πού έχουν έφαρμογή.

3.8. Οί κυβερνήσεις καί οί άρχές λιμένων πρέπει νά εξασφαλίζουν τήν έφαρμογή των μέτρων αυτών στα πλοία κατά δίκαιο τρόπο.

4. ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ ΛΙΜΕΝΟΣ

4.1. Κάθε εύκολία λιμένος πρέπει νά κατάρτιζει καί διατηρεί κατάλληλο σχέδιο εύκολίας λιμένος, έπαρκές γιά τς τοπικές περιστάσεις καί συνθήκες καί έπαρκές γιά τήν άναμενόμενη ναυτιλιακή κίνηση καί τόν σχετικό αριθμό επιβατών.

4.2. Τό σχέδιο ασφαλείας εύκολίας λιμένος πρέπει νά προβλέπει τά άναγκαία μέτρα καί έξοπλισμό γιά νά προληφθεί ή είσαγωγή μέ όποιοδήποτε μέσα όπλων ή άλλων επικινδύνων συσκευών πού φέρονται χωρίς άδεια.

4.3. Τό σχέδιο ασφαλείας εύκολίας λιμένος πρέπει νά καθιερώνει μέτρα γιά τήν πρόληψη είσόδου χωρίς άδεια στό πλοίο καί στίς άπαγορευμένες περιοχές του σταθμού επιβατών.

4.4. Τό σχέδιο ασφαλείας εύκολίας λιμένος πρέπει νά προβλέπει τήν αξιολόγηση, πριν τήν πρόσληψή τους, όλων των ατόμων πού είναι υπεύθυνα γιά όποιαδήποτε πλευρά ασφαλείας.

4.5. Γιά κάθε εύκολία λιμένος πρέπει νά όρίζεται άξιωματικός ασφαλείας εύκολίας λιμένος. Τό σχέδιο ασφαλείας λιμένος πρέπει νά προσδιορίζει τόν άξιωματικό ασφαλείας γιά αυτή τήν εύκολία λιμένος.

4.6. Οί εύθυνες του άξιωματικού ασφαλείας εύκολίας λιμένος πρέπει νά περιλαμβάνουν, όχι όμως περιοριστικά:

1. Διένέργεια πλήρους άρχικής επιθεώρησης ασφαλείας γιά νά έτοιμασθεί τό σχέδιο ασφαλείας εύκολίας λιμένος καί κατόπιν τακτικούς διαδοχικούς έλέγχους ασφαλείας τής εύκολίας λιμένος γιά νά εξασφαλισθεί ή συνέχιση των καταλλήλων μέτρων ασφαλείας,

2. έφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας, εύκολίας λιμένος

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

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

12/17 FETER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD. SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1 JJ

3. συστάσεις τροποποιήσεων του σχεδίου ασφαλείας εύκολίας λιμένος για να διορθωθούν ελλείψεις και να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις ασφαλείας της συγκεκριμένης εύκολίας λιμένος.

4. ενθάρρυνση ενημέρωσης και έτοιμότητα ασφαλείας,

5. εξασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης προσωπικού υπεύθυνου για ασφάλεια,

6. τήρηση αρχείου περιστατικών παρανόμων πράξεων που επηρεάζουν τις λειτουργίες εύκολίας λιμένος,

7. συντονισμό εφαρμογής του σχεδίου ασφαλείας λιμένος με τους αρμόδιους αξιωματικούς ασφαλείας του εφοπλιστού και

8. συντονισμό με άλλες εθνικές και διεθνείς υπηρεσίες ασφαλείας, όπως απαιτείται.

4.7. Τα μέτρα ασφαλείας και οι διαδικασίες πρέπει να εφαρμόζονται στους σταθμούς επιβατών κατά τρόπο που να προξενούν ελάχιστη παρενόχληση ή καθυστέρηση στην εξυπηρέτηση των επιβατών, λαμβάνοντας υπόψη το σχέδιο ασφαλείας πλοίου.

5. ΣΧΕΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΟΥ

5.1. Για κάθε πλοίο πρέπει να καταρτίζεται σχέδιο ασφαλείας πλοίου. Το σχέδιο πρέπει να είναι αρκετά εύκαμπτο για να λαμβάνεται υπόψη το επίπεδο ασφάλειας που απεικονίζεται στο σχέδιο ασφαλείας εύκολίας λιμένος κάθε λιμανιού στο οποίο το πλοίο προτίθεται να προσεγγίσει.

5.2. Το σχέδιο ασφαλείας πλοίου πρέπει να περιλαμβάνει τα αναγκαία μέτρα και εξοπλισμό για να προληφθεί ή εισαγωγή στο πλοίο με οποιαδήποτε μέσα δ-πλων ή άλλων επικινδύνων συσκευών που φέρονται χωρίς άδεια.

5.3. Το σχέδιο ασφαλείας πλοίου πρέπει να καθιερώνει μέτρα για την πρόληψη εισόδου χωρίς άδεια στο πλοίο και τις απαγορευμένες περιοχές του.

5.4. Για κάθε πλοίο πρέπει να ορίζεται ένας αξιωματικός ασφαλείας πλοίου. Το σχέδιο ασφαλείας πλοίου πρέπει να προσδιορίζει τον αξιωματικό ασφαλείας πλοίου.

5.5. Ο αξιωματικός ασφαλείας του ε-

φοπλιστού πρέπει να είναι υπεύθυνος, όχι όμως περιοριστικά για:

1. τη διενέργεια πλήρους αρχικής επιθεώρησης ασφαλείας και κατόπιν τακτικούς διαδοχικούς ελέγχους του πλοίου,

2. την κατάρτιση και διατήρηση του σχεδίου ασφαλείας πλοίου,

3. την τροποποίηση του σχεδίου ασφαλείας πλοίου για να διορθωθούν ελλείψεις και να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις ασφαλείας του συγκεκριμένου πλοίου,

4. την ενθάρρυνση ενημέρωσης και έτοιμότητας ασφαλείας,

5. την εξασφάλιση επαρκούς εκπαίδευσης προσωπικού υπεύθυνου για την ασφάλεια.

6. τον συντονισμό εφαρμογής του σχεδίου ασφαλείας πλοίων με τον αρμόδιο αξιωματικό ασφαλείας εύκολίας λιμένος.

5.6. Ο αξιωματικός ασφαλείας πλοίου πρέπει να είναι υπεύθυνος, όχι όμως περιοριστικά για:

1. τακτικούς ελέγχους του πλοίου,

2. εφαρμογή και διατήρηση του σχε-

δίου ασφαλείας πλοίου,

3. να προτείνει τροποποιήσεις του σχεδίου ασφαλείας πλοίου για να διορθωθούν ελλείψεις και να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις ασφαλείας πλοίου,

4. να ενθαρρύνει την ενημέρωση και έτοιμότητα ασφαλείας στο πλοίο,

5. να εξασφαλίζει ότι έχει παρασχεθεί επαρκώς εκπαίδευση στο προσωπικό υπεύθυνο για την ασφάλεια,

6. να αναφέρει όλα τα περιστατικά ή ύποπτα περιστατικά παρανόμων πράξεων στον αξιωματικό ασφαλείας της εύκολίας λιμένος και να εξασφαλίζει ότι η αναφορά προωθείται μέσω του πλοιάρχου στον εφοπλιστή για υποβολή στην καθορισμένη αρχή της χώρας της σημαίας του πλοίου και

7. να συντονίζει την εφαρμογή του σχεδίου ασφαλείας πλοίου με τον αρμόδιο αξιωματικό ασφαλείας της εύκολίας λιμένος.

6. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Τα επισυναπτόμενα παραρτήματα περιέχουν πληροφορίες που μπορεί να εί-

ναι χρήσιμες στην κατάρτιση ή βελτίωση μέτρων ασφαλείας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1
ΑΠΟΦΑΣΗ Α 584 (14)
πού υιοθετήθηκε στις 20 Νοεμβρίου 1985

ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ ΠΟΥ ΑΠΕΙΛΟΥΝ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΤΟΥΣ

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ

Έχοντας υπόψη το άρθρο 1 και το άρθρο 15 (θ) της σύμβασης για το Διεθνή Ναυτιλιακό Όργανισμό που άφο-ρουν τους σκοπούς του Όργανισμού και τις λειτουργίες της συνέλευσης σε σχέση με κανονισμούς και οδηγίες που άφορούν τη ναυτική ασφάλεια.

Σημειώνοντας με μεγάλη ανησυχία τον κίνδυνο για επιβάτες και πληρώματα που προκύπτει από τον αυξανόμενο αριθμό περιστατικών που περιέχουν πειρατεία, ένοπλη ληστεία και άλλες παράνομες πράξεις κατά ή εκ πλοίων, περιλαμβανομένων μικρών σκαφών, στο άγκυροβόλιο και εν πλώ.

Έχοντας υπόψη την Απόφαση Α545/13) που προέτρεπε σε ενέργεια για την έναρξη σειράς μέτρων για την καταπολέμηση πράξεων πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά πλοίων και μικρών σκαφών στη θάλασσα.

Αναγνωρίζοντας την ανάγκη για τον Όργανισμό να βοηθήσει στην δημιουργία διεθνών συμφωνημένων τεχνικών μέτρων για να βελτιωθεί η ασφάλεια και να μειωθεί ο κίνδυνος για τη ζωή των επιβατών και πληρωμάτων στα πλοία.

Καλεί όλες τις κυβερνήσεις, αρχές λιμένων και υπηρεσίες, πλοιοκτήτες, πράκτορες, πλοιάρχους και πληρώματα να λάβουν, όσο το δυνατόν ταχύτερα, μέτρα για την εξέταση και αν είναι αναγκαίο, την ενδυνάμωση της ασφάλειας στα λιμάνια και τα πλοία.

2. Δίνει οδηγία στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφαλείας, σε συνεργασία με άλλες επιτροπές, όπως απαιτείται, να κα-

TEL: 361-6490, 362-0044/0088
NIGHT: 33-3188

TELEX: 18080 STAM AR
CABLES: STAMATIOU

GEORGE A. STAMATIOU

**IMPORT - EXPORT & SHIPCHANDLER
WAREHOUSE AND OFFICES**

PERU 1.182/88 (1068 BUENOS AIRES)

ARGENTINA

ταρτίσει, κατά προτεραιότητα λεπτομερή και πρακτικά τεχνικά μέτρα, περιλαμβανομένων μέτρων ασφαλείας στην ξηρά και τό πλοίο, που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από Κυβερνήσεις, αρχές λιμένων και υπηρεσίες, πλοιοκτήτες, πράκτορες πλοίων, πλοιάρχους και πληρώματα για να εξασφαλισθεί ή ασφάλεια επιβατών και πληρωμάτων στα πλοία.

3. Προσκαλεί την Έπιτροπή Ναυτική-ς Ασφαλείας να λάβει υπόψη της την εργασία του Διεθνούς Όργανου πολιτικής αεροπορίας για την ανάπτυξη προτύπων και συνιστωμένων πρακτικών για την ασφάλεια των αεροδρομίων και αεροσκαφών.

4. Έξουσιοδοτεί τό Γενικό Γραμματέα να εκδόσει εγκύκλιο που να περιέχει πληροφορίες για τά μέτρα που καθαρτίσθηκαν από την έπιτροπή πρός κυβερνήσεις, οργανισμούς που τούς άφορούν και ένδιαφερόμενα μέρη για να τά υιοθετήσουν.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2

ΑΝΑΦΟΡΕΣ ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ

1. Για να προστατευθούν τά ναυτιλιακά συμφέροντα κατά παρανόμων πράξεων που άπειλουν την ασφάλεια τών έπιβατών και πληρωμάτων στα πλοία, πρέπει να παρέχονται στον Όργανισμό όσο τό δυνατό ταχύτερα από τό κράτος της σημαίας και του λιμένος, όπως άρμόζει, άναφορές για τά περιστατικά και τά μέτρα που λήφθηκαν για ν' άποτραπεί ή επανεμφάνισή τους. Οί πληροφορίες αυτές θά χρησιμοποιούνται για την

ένημέρωση ή άναθεώρηση αὐτῶν τών συμφωνημένων μέτρων, όπως θ' άπαιτηθεί.

2. Συνιστάται ή χρήση του άκολουθουτύπου άναφοράς για τί διαβίβαση πληροφοριών για αὐτούς τούς σκοπούς.

ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΑΡΑΝΟΜΗΣ ΠΡΑΞΗΣ

Έμερομηνία.....

1. Περιγραφή πλοίου ή περιοχής λιμένος
ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ.....
ΣΗΜΑΙΑ.....
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ.....
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ
ΛΙΜΕΝΟΣ.....

2. Σύντομη περιγραφή συμβάντος ή άπειλής
.....

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ, ΩΡΑ ΚΑΙ ΤΟΠΟΣ ΣΥΜΒΑΝΤΟΣ "Η ΑΠΕΙΛΗΣ"
.....

3. Άριθμός δραστών που κατηγορούνται:
.....

Έπιβάτες.... Πλήρωμα.... Άλλοι....

4. Μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε για την είσαγωγή επικινδύνων ουσιών ή συ-

σκευών στην εύκολία λιμένος ή τό πλοίο

"Ατομα.....
"Αποσκευές..... Φορτίο.....
"Εφόδια Πλοίου..... "Άλλη.....

5. Τύπος επικινδύνων ουσιών ή συσκευών που χρησιμοποιήθηκαν, μέ πλήρη περιγραφή.

ΟΠΛΑ.....
ΕΚΚΡΗΚΤΙΚΑ.....
ΑΛΛΑ.....

6. α) Πού κρύφθηκαν τά είδη που περιγράφονται στό πιό πάνω τμήμα 5 άν είναι γνωστό
.....

β) Πώς και πού χρησιμοποιήθηκαν τά είδη που περιγράφονται στό πιό πάνω τμήμα 5.....

γ) Πώς παρακάμφθηκαν τά μέτρα ασφαλείας;
.....

7. Ποιά μέτρα και διαδικασίες συνιστώνται για την πρόληψη επανεμφάνισης παρόμοιου γεγονότος;.....

8. Άλλες σχετικές πληροφορίες:.....
.....

(Συνέχεια στό επόμενο τεύχος μέ την δημοσίευση τών Παραρτημάτων της άποφάσεως)

Seatrader Maritime Inc.

Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

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

BRANCH:

VORREOU & POLYMNIS
KABOURI — ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Η ΚΑΤΑΚΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ

ΤΟ ΦΡΑΓΜΑ ΤΟΥ ΣΚΑΛΔΗ ΣΤΗΝ ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Ένα τεράστιο έργο που κράτησε 30 χρόνια. Η Ζέελαντ και το άρχιπέλαγος καλύπτονται με φράγμα. Οι καταστροφές του 1953. Τα τεχνικά χαρακτηριστικά του νέου φράγματος. Πώς εξασφαλίζονται τα νησιά και η περιοχή. Το έργο θα τεθεί σε λειτουργία στις 4 Οκτωβρίου.

Συμπληρώθηκε επί τέλους το τεράστιο αντιπλημμυρικό φράγμα του ανατολικού βραχίονα του ποταμού Σκάλδη (Έσκό) της Νοτιοδυτικής Ολλανδίας. Τα προκατασκευασμένα στοιχεία του φράγματος μπήκαν όλα στη θέση τους από ειδικά πλοία βαρέων φορτίων και πλωτούς γερανούς. Η τελευταία από τις 62 χαλύβδινες θύρες καθαιρέθηκε στη θέση της πρό εβδομάδων ενώπιον της πριγκίπισσας Τζουλιάνας, της οποίας η θυγατέρα, η βασίλισσα Βεατρίκη θα εγκαινιάσει το έργο στις 4 Οκτωβρίου.

Η θέα από τη θάλασσα δείχνει τώρα ότι όλα τα δομικά στοιχεία έχουν τοποθετηθεί και η τελική φάση ολοκληρώθηκε, καθώς οι τελευταίες εργασίες συμπληρώθηκαν στο κεντρικό σύστημα λειτουργίας. Κι έτσι το φράγμα θα είναι έτοιμο να εκπληρώσει τον προορισμό για τον οποίο κατασκευάστηκε, να προστατεύσει δηλαδή τις χαμηλές περιοχές της Ολλανδίας από τη μανία της θάλασσας και των θυελλών.

Με πλάτος 9 χιλιομέτρων ο ανατολικός βραχίον του Σκάλδη είναι το τελευταίο και πλατύτερο από τα τέσσερα κανάλια στη νοτιοδυτική Ολλανδία που προστατεύτηκαν από τη θάλασσα. Έτσι η επαρχία της Ζέελαντ έγινε όσο το δυνατόν ασφαλέστερη από θαλάσσιες επιθέσεις, σαν εκείνη που κατέστρεψε το άρχιπέλαγος το 1953. Πράγματι τη χρονιά εκείνη, η μαινόμενη θάλασσα κατάπιε μεγάλα τμήματα των νησιών του Ζηλανδικού άρχιπελάγους, μέσα σε μία θύελλα της οποίας τα πελώρια κύματα παράσυσαν τα αναχώματα σε πολλά σημεία. Περίπου 2.000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή του, ενώ πολλοί περισσότεροι υπέστησαν ανυπολόγιστες υλικές ζημιές, μέσα σε κείνη τη φοβερή νύχτα που σημάδεψε τη ζωή της σύγχρονης Ολλανδίας.

Το αντιπλημμυρικό φράγμα του ανατολικού Σκάλδη είναι το τελευταίο τμήμα ενός σχεδίου γνωστού με τον τίτλο «Δέλτα» που στοίχισε πολλά δισεκατομμύρια δολάρια και χρειάστηκε 30 χρόνια για να ολοκληρωθεί. Αφού τα άλλα παρακλάδια του ποταμού προστατεύθη-



καν με αναχώματα, αποφασίστηκε να κατασκευασθεί ένα φράγμα στον ανατολικό βραχίονα του ποταμού, που θα μπορούσε να μένει εν μέρει ανοικτό υπό όμαλές συνθήκες ώστε να διαφυλαχθεί το μοναδικής όμορφιάς και αξίας φυσικό περιβάλλον των όχθων του ποταμού.

Στά 9 χιλιόμετρα το φράγματος περιλαμβάνονται τρία ανοίγματα συνολικού εύρους περίπου 3 χιλιομέτρων. 65 μπλόκια - προβλήτες από ενισχυμένο σκυροκονίαμα συνολικού βάρους περίπου 18.000 τόννων, τοποθετήθηκαν στο βυθό του στομίου σ' αυτά τα ανοίγματα, ενώ 62 χαλύβδινες θύρες που κάθε μία τους μετρά πάνω από 40 μ. κρεμάστηκαν ανάμεσα στις τσιμεντένιες προβλήτες. Υπό όμαλές συνθήκες οι θύρες αυτές παραμένουν στην αναρτημένη θέση επιτρέποντας στο νερό από τη Βόρειο θάλασσα να μπαίνει στις εκβολές χωρίς εμπόδια, προστατεύοντας έτσι το άνε-

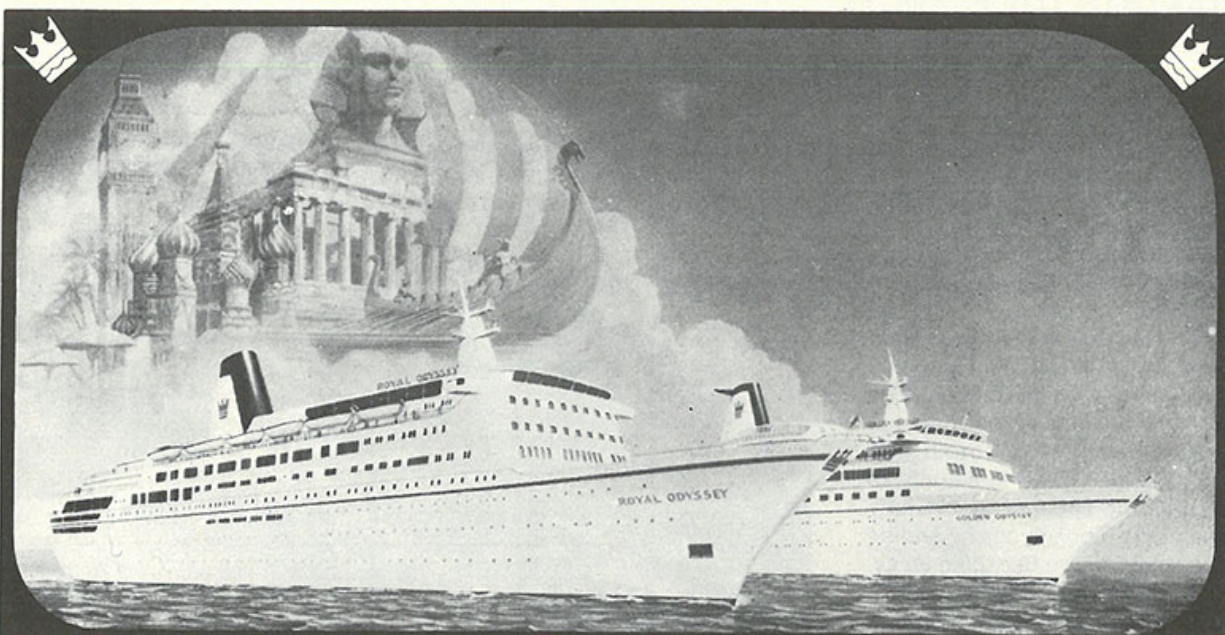
κτίμητο φυσικό περιβάλλον με το οποίο είναι προικισμένος ο ανατολικός βραχίονας του Σκάλδη. Όταν υπάρξει απειλή θύελλας, οι θύρες καθαιρούνται όλες μαζί ταυτοχρόνως χάρη σε υδραυλικό μηχανικό σύστημα ενσωματωμένο στις προβλήτες. Έτσι η θάλασσα κρατιέται απ' έξω και τα νησιά παραμένουν ασφαλή σ' όλη τη διάρκεια της θύελλας.

Δέκα χρόνια σκληρής δουλειάς χρειάστηκαν για αυτό το ιδιαίτερα δαπανηρό και τεχνικά προηγμένο φράγμα. Τώρα είναι έτοιμο να λειτουργήσει. Η Ολλανδία και ο υπόλοιπος κόσμος θα μπορέσουν να δουν τη βασίλισσα της χώρα να εγκαινιάζει τη λειτουργία του σε λίγες ημέρες, ενώ δεκάδες χιλιάδες προσκεκλημένοι θα έχουν το προνόμιο να παραστούν μάρτυρες και να παρακολουθήσουν την τελετή από το πλωτό νησί στον ανατολικό βραχίονα του ποταμού Σκάλδη.

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, AKTI MIAOULI
PIRAEUS

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



ROYAL CRUISE LINE

81 AKTI MIAOULI, PIRAEUS, TEL. 451.9553

M/S GOLDEN ODYSSEY S/S ROYAL ODYSSEY

Year round luxury cruises

High disbursements in Singapore?

Change to **Jardine Shipping Agencies**

- No mark-ups on bills
- All expenses at cost
- Competitive agency fees
- Prompt despatch of accounts
- Professional, experienced staff
- Prompt response to all enquiries
- Same day funding available through P. Wigham-Richardson

Contact:



Jardine Shipping Agencies

SINGAPORE HEAD OFFICE:

Direct Line 2218151

Switchboard 2218011

Tlx: RS 24179 JARSHIP

Fax: 224-0209

or

**P. Wigham-Richardson
(Hellas) Co Ltd**

Mr Tim Giavridis Tel: 4523601/3

Tlx: RS 212332/212527 PWR

Other Jardine Shipping Agencies offices in:

Hong Kong, Taiwan, Japan, Korea, Philippines, Malaysia, Thailand and Hawaii.

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΕΦΕΤΕΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
Αριθ. 147/1985

Πρόεδρος: Γ. Βλαστός
Εισηγητής: Ι. Γάγιος
Δικηγόροι: Β. Πιοτόπουλος, Γ. Θεοχαρίδης

Επιβίβαση και παραμονή στο πλοίο της συζύγου και κόρης ναυτικού — Δαπάνες διατροφής αυτών — Ποιόν βαρύνουν — Καταβολή παροχής από λόγους εύπρεπείας.

Αν δεν αποδειχθεί ότι οι δαπάνες διατροφής των συγγενών του Ναυτικού στο πλοίο βαρύνουν αυτόν, τότε τις αναλαμβάνει ο πλοιοκτήτης, χωρίς να μπορεί να τις αποζητήσει, επειδή πρόκειται για παροχή από λόγους εύπρεπείας (906ΑΚ).

Επειδή όπως προκύπτει από την έκκαλουμένη απόφαση, η έναγομένη, με την ιδιότητά της ως πλοιοκτήτρια του υπό ελληνική σημαία πλοίου «Ι», χωρητικότητας άνω των 4.500 κόνων d.w. υπεχρεώθη να καταβάλει στον έναγοντα ως υπόλοιπο δεδουλευμένων αποδοχών του, διά τό χρονικόν διάστημα της εργασίας του επί του πλοίου με την ειδικότητα του Β' μηχανικού τό ποσό των 47.785 δραχμών. Η έναγομένη, κατά τη συζήτηση της άγωγης, προέβαλε κατ'

ένσταση σέ συμψηφισμό ανταπαίτηση της εκ δραχμών 49.200, για έξοδα τροφής της γυκαίκας και της ανήλικης κόρης του έναγοντος, από τη παραμονή τους στο πλοίο, επί 82 ημέρες. Την ένσταση αυτή απέρριψε η έκκαλουμένη απόφαση, ως άβάσιμη. Κατά της τελευταίας αυτής διατάξεως της έκκαλουμένης απόφασης στρέφεται η υπό κρίσιν έφεσις και διά των λόγων αυτής επιδιώκεται η εξαφάνιση της έκκαλουμένης απόφασης προς τό σκοπό απορρίψης της άγωγης διά την κατ' ουσίαν παραδοχήν της περί συμψηφισμού ένστάσεως της έναγομένης.

Επειδή από τη κατάθεση του μάρτυρος της έναγομένης πού εξέτασθηκε στο πρωτοβάθμιο δικαστήριο, όπως αυτή περιλαμβάνεται στα προσκομιζόμενα σέ κυρωμένο αντίγραφο ταυτάριθμα με την έκκαλουμένη απόφαση πρακτικά, σέ συνδυασμό με τά έκκαλούμενα και προσκομιζόμενα από κάθε διάδικο έγγραφα, των εκατέρωθεν ισχυρισμών των όπως περιέχονται στις προτάσεις τους και της έν γένει διαδικασίας αποδεικνύονται, σχετικά με τό αντικείμενον της διαφοράς, τά ακόλουθα περιστατικά: Ο έναγων ναυτολογήθηκε στο υπό ελληνική σημαία πλοία «Ι», χωρητικότητας άνω των 4.500 κόνων d.w. πλοιοκτησίας της έναγομένης, την 24.11.1981 και εργάσθηκε σέ αυτό με την ειδικότητα του Β' μηχανικού μέχρι της 12.9.1982 ό-

πότε και απολύθηκε με άμοιβαία συναίνεση αυτού και του πλοιάρχου. Κατά τη διάρκεια της ύπηρεσίας του στο πλοίο επιβιβάσθηκε στο πλοίο, με την έγκριση της έναγομένης πλοιοκτήτριας ή γυναίκα του έναγοντος και ή ηλικίας τεσσάρων (4) ετών ανήλικη κόρη του, οι όποιες παρέμειναν στο πλοίο για χρονικό διάστημα 82 περίπου ημερών.

Κατά την επιβίβαση και την περαιτέρω παραμονή τους στο πλοίο δέν απέδειχθη ότι συμφωνήθηκε μεταξύ της έναγομένης και του έναγοντα ότι οι δαπάνες διατροφής των ανωτέρω προσώπων, θά βαρύνουν, κατά την διάρκεια της παραμονής των στο πλοίο, τόν ίδιο τόν έναγοντα, με την έννοια ότι ο τελευταίος θά κατέβαλε, με χρέωση του λογαριασμού μισθοδοσίας του, την αξία της τροφοδοσίας πού παρείχε τό πλοίο στα ανωτέρω άτομα. Τέτοια συμφωνία αποκλείεται και από τό γεγονός ότι στο τελικό λογαριασμό μισθοδοσίας του έναγοντα δέ περιελήφθη κανένα ποσόν σχετικά με τη δαπάνη τροφής των ανωτέρω προσώπων. Αντίθετα από όλα τά αποδεικτικά στοιχεία προκύπτει σαφώς ότι ή σύζυγος και ή κόρη του έναγοντα επιβιβάσθηκαν στο πλοίο, με την έγκριση και τη συγκατάθεση της έναγομένης πλοιοκτήτριας προκειμένου νά συντροφεύσουν τόν έναγοντα στην εργασία του στο πλοίο και νά παραμείνουν σ' αυτό ως φιλοξενούμενες της πλοιοκτήτριας. Τά περιστατικά αυτά, συνιστούν κατ' άρθρ. 906 Α.Κ. καταβολή παροχής εκ λόγων εύπρεπείας ή συνδρομή των οποίων αποκλείει την αναζήτηση των καταβληθέντων, από την έναγομένη πλοιοκτήτρια διά διατροφή των φιλοξενηθέντων στο πλοίο ως ανωτέρω προσώπων και συνεπώς ή ένσταση συμψηφισμού της απαιτήσεως αυτής από την παραπάνω αίτία κατά της ένδίκου απαιτήσεως του έναγοντα, όρθά απερρίφθη υπό της έκκαλουμένης απόφασης, οι δέ αντίθετοι επάλληλοι λόγοι έφέσεως πρέπει νά απορριφθούν ως άβάσιμοι.

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517 SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΓΑΛΛΙΑ

Ήπιεΐται με κλείσιμο

Ύστερα από εισήγηση μιάς έκτακτης ειδικής επιτροπής ή Διεύθυνση του ναυπηγείου La Pallice έκανε ένωση των αντιπροσώπων του προσωπικού την απογραφή των πιθανών παραγγελιών. "Όπως και για τα περισσότερα Γαλλικά ναυπηγεία, μικρά και μεγάλα, οι προοπτικές να συμπληρώσουν τα ναυπηγικά τους καρνέ, συνεχώς εξασθενούν, έτσι και για το La Pallice εξασθενούν οι έλπίδες να πετύχει άμέσως ή στο έγγυς μέλλον νέες παραγγελίες και ειδικότερα την παραγγελία ναυπηγέσεως ενός ιστιοφόρου υπερωκεανίου για Άμερικανούς έφοπλιστές ή τη κατασκευή των μεταλλικών τμημάτων της γεφύρας της νήσου Ρέ.

"Όπως είναι φυσικό στο ναυπηγείο αυτό βασιλεύει μεγάλη άνησυχία, δεδομένου ότι όταν μετά δίμηνο περίπου παραδοθεί το τελευταίο σκάφος που βρίσκεται υπό ναυπήγηση, δεν θα υπάρχει καμιά εργασία για τους 900 άνδρες που εργάζονται σ' αυτό καθώς και για τους διάφορους υπεργολάβους που εργάζονται για λογαριασμό του.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Μισθοί και μπόνους

Για τον φετινό χρόνο τα πληρώματα όκτώ μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών δέχτηκαν μείωση του ετήσιου επιδόματος (Bonus), το οποίο ενώ πέραι είχε αυξηθεί κατά 5,2% φέτος δεν θα αυξηθεί παρά κατά 3,4%.

Στην Ιαπωνία τα μπόνους αποτελούν γενικό πάγιο συμπλήρωμα του μηνιαίου μισθού και φθάνουν επί ετήσιας βάσεως των

μισθό 4-6 μηνών, ή δε ένσωμάτωσή τους στις ετήσιες αποδοχές κάνουν τον Ιάπωνα ναυτικό έναν από τους πιο καλοπληρωμένους του κόσμου. Έτσι ο βασικός μισθός ενός πτυχιούχου ναύτη φθάνει τις 140.000 γιέν και ενός πλοιάρχου τις 313.500 γιέν. Οι μισθοί αυτοί είναι κατά κανόνα ανώτεροι από τους προβλεπόμενους στις εθνικές συλλογικές συμβάσεις μεταξύ των έφοπλιστικών εταιριών και του γνωστού ναυτεργατικού συνδικάτου All Japan Seaman's Union. Παράλληλα οι ναυτικοί απολαμβάνουν γενναίων κοινωνικών παροχών (μισθοί άσθενείας, συντάξεις κλπ.).

Τό ύψηλό κόστος επανδρώσεως του υπό Ιαπωνική σημαία πλοίου όδήγησε αρκετές ναυτιλιακές εταιρίες, όπως την Japan Line, να περιορίσουν τό προσωπικό των πλοίων και να εφαρμόσουν προγράμματα έθελουσίας έξόδου, προώρου συνταξιοδότησεως και μεταθέσεως σε υπηρεσίες ξηράς. Από την πλευρά του τό ναυτεργατικό συνδικάτο ζήτησε την αύξηση των θέσεων άπασχολήσεως των ναυτικών, αποδεχόμενο να εργάζονται στα υπό ξένη σημαία πλοία ιαπωνικών συμφερόντων.

ΙΝΔΙΑ

Στόλος και ύποδομή

"Όπως ανακοίνωσε τό Ύπουργείο Μεταφορών στα πλαίσια του έβδομου πενταετούς προγράμματος (1985-1990) έκσυγχρονισμό του έμπορικού στόλου, όλόκληρο τό παλιό και τό μη άποδοτικό τοννάζ θα αντικατασταθεί με σύγχρονες και οικονομικές μονάδες τόσο στον δημόσιο όσο και στον ιδιωτικό τομέα. Στα πλαίσια του ίδιου προγράμματος προβλέπεται ό έκσυγχρονισμός και ή ανάπτυξη των εγκαταστάσεων των λι-

μένων με στόχο την αύξηση της κινήσεως τους από τό 132,7 έκατομ. τόννων του προηγούμενου προγράμματος (1980-1985) στα 161,4 έκατ. τόννων τό 1990.

Τέλος θα δοθεί έμφαση και στην ανάπτυξη των πλωτών όδών των έσωτερικών ύδάτων. Με προϋπολογισμό 124 έκατομ. δολларίων τό σχέδιο προβλέπει τη διενέργεια ύδρογραφικών μελετών, τη συντήρηση των πλωτών όδών εθνικού ενδιαφέροντος, την πρόσκτηση του αναγκαίου έξοπλισμού και την εγκατάσταση ναυτιλιακών βοηθημάτων. Ήδη τό πρώτο τμήμα των σχετικών έργων άρχισε στο ποτάμιο δίκτυο Cange - Bhagirathi - Hooghly.

ΙΣΠΑΝΙΑ

Μείωση του στόλου

Κατά τό 1985 ή δύναμη του Ισπανικού έμπορικού στόλου μειώθηκε κατά 17% ή δε περαιτέρω μείωση συνεχίστηκε και στο πρώτο έξάμηνο του 1986. Πράγματι από τό 601 πλοία συνολικού τοννάζ 5.214.000 τον. γκρός της 31 Δεκεμβρίου του 1985, στις 30 Ιουνίου του 1986 τό πλοία μειώθηκαν σε 583 συνολικού τοννάζ 4.745.000 τον. γκρός, σημειώσαντα άπώλεια 469.000 τον. γκρός.

Λεπτομερέστερα ή σύνθεση του στόλου στα μέσα του τρέχοντος έτους έχει ως εξής:

68 πετρελαιοφόρα 2.277.000 τον. γκρός, 38 μπάκερς 1.029.000 τον. γκρός, 204 γενικού φορτίου 641.000 τον. γκρός, 117 ρό-ρό και κοντέινερς 271.000 τον. γκρός, δύο OBO 128.000 τον. γκρός, 42 ψυγεία 76.000 τον. γκρός, 16 ύγραεριοφόρα 67.000 τον. γκρός, 40 έπιβατηγά 128.000 τον. γκρός και 56 διάφορα σκάφη 178.000 τον. γκρός.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

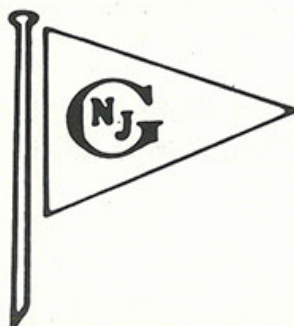
Νέα ναυτιλιακά όργανα

Ή άγγλική εταιρία ναυτιλιακών ηλεκτρονικών όργάνων «Raytheon», έπεκτείνει τό φάσμα των προϊόντων που διαθέτει στην άγορά. Με συμφωνία συνεργασίας που υπέγραψε με την ιαπωνική (YEW) ή άγγλική εταιρία θα αναλάβει την διάθεση των προϊόντων της YEW, στις ΗΠΑ, τον Καναδά, την Δυτική Εύρώπη, την Κεντρική και Νότιο Άμερική και τη Μέση Άνατολή.

Ή YEW είναι ή γνωστή κατασκευάστρια ναυτιλιακών ηλεκτρονικών προϊόντων όπως

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

γυροσκοπικές πυξίδες, ηλεκτρονικά ήμερολόγια πλοίων, αυτόματους πιλότους καθώς και όργανα πηδαλίων για εμπορικά πλοία. Μεταξύ των νέων ενδιαφερόντων οργάνων της YEW, είναι η σειρά αυτόματων πιλότων Uni-Adapt που είναι συμβατοί με τα υπάρχοντα συστήματα πηδαλιουχίσεως του πλοίου και λαμβάνουν υπόψη τους αυτόματα την ταχύτητα, την κλίση και το φορτίο και τις καιρικές συνθήκες.

Στά προϊόντα της Raytheon Marine περιλαμβάνονται ραντάρ, ραδιοηλέφωνα VHF και SSB, έντοπιότες στίγματος LORAN-C και δορυφορικές επικοινωνίες SATNAV / SATCOM.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

Νέο λιμάνι

Συνεχίζονται οι εργασίες διαμορφώσεως του νέου λιμανιού Νοβοταλίνσκ, 20 χιλιόμετρα από το σημερινό λιμάνι του Ταλίν, στον κόλπο της Φινλανδίας στη Βαλτική. Οι εργασίες αυτές προβλέπεται να περατωθούν περί το τέλος του χρόνου.

Το νέο αυτό λιμενικό συγκρότημα θα διατεθεί αποκλειστικά για ξηρά φορτία και προορίζεται να καταστεί το τρίτο κατά σειρά λιμάνι της Σοβιετικής Ένωσης στην αυτόν τομέα. Η κατασκευή του ξεκίνησε το 1982 και στο τέλος της πρώτης φάσεως υπολογίζεται ότι μπορεί να δεχθεί πλοία μέχρι 100.000 τόν. d.w. και να αποθηκεύσει δημητριακά της τάξεως των 300.000 τόννων.

Τελικά το σχέδιο ανάπτυξεως του Νοβοταλίνσκ προβλέπει εγκαταστάσεις για τόν χειρισμό φορτίων φρούτων, κρεάτων, γαλακτομικών, υλικών δομικών και γενικών εμπορευμάτων.

ΤΑΪΒΑΝ

Η ασφάλεια στις διαλύσεις

Η μεγαλύτερη στον κόσμο βιομηχανία διαλύσεων πλοίων κινδυνεύει να υποστεί

σοβαρό πλήγμα μετά τα νέα μέτρα ασφαλείας που επιβάλλει η κυβέρνηση και η Λιμενική Αρχή του Καοσιούγκ. Τα μέτρα περιλαμβάνουν τον λεπτομερή έλεγχο των πλοίων για να διαπιστώνεται αν υπάρχουν επικίνδυνα αέρια στις δεξαμενές και επίσης ένα σύστημα αδειών εισόδου στα διαλυτήρια που θα παρέχονται μόνο στα πλοία με την έγκριση της Λιμενικής Αρχής του Καοσιούγκ. Οι νέοι κανονισμοί ασφαλείας τέθηκαν έσπευσμένα σε εφαρμογή μετά την πρόσφατη έκρηξη στο δεξαμενόπλοιο «Κανάρια» κατά την οποία 14 εργάτες που προετοιμαζαν την διάλυση του πλοίου σκοτώθηκαν. Ηδη τρία δεξαμενόπλοια απομακρύνθηκαν από τις έσχαρες διαλύσεων, ενώ άλλα σκάφη που ανέμεναν την είσοδό τους στα διαλυτήρια επανεξετάζονται ή καταπλέουν στην Σιγκαπούρη για να προμηθευτούν τα απαραίτητα πιστοποιητικά «gas free». Ένα μήνα μετά την έκρηξη στο «Κανάρια» όκτω έσχαρες διαλύσεων είναι ακόμα κλειστές και ο αριθμός των πλοίων που περιμένουν στη ράδα του Καοσιούγκ αυξάνεται καθημερινά.

Πρίν την έκρηξη οι λιμενικές αρχές ζητούσαν εκτός από τα πιστοποιητικά «gas free» και πιστοποιητικά «ασφαλείας για τους εργαζόμενους» και πυρασφάλειας αλλά δεν ελεγχαν συχνά τα πλοία. Σε ένα πρόσφατο συμβούλιο των αρχών της πόλεως αποφασίσθηκε ότι τα πλοία που θα παραδίδονται για διάλυση θα εξετάζονται από ομάδες που θα περιλαμβάνουν μέλη των λιμενικών αρχών, στελέχη του Τελωνείου και εξεταστές της δημοτικής αρχής. Για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα των πρόσθετων εξόδων για την απόκτηση πιστοποιητικού «gas free» από τη Σιγκαπούρη και τη Μανίλα η κυβέρνηση της χώρας μελετά την ιδέα της δημιουργίας τοπικής μονάδας καθαρισμού των δεξαμενών.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ

Πλουτίζεται το νηολόγιό του

Ο Ιαπωνικός εμπορικός οίκος Marubeni

ετοιμάζεται να μεταφέρει στο νηολόγιο του Χόγκ Κόγκ έξι πλοία του που τελούν σήμερα υπό βρετανική σημαία. Η μεταφορά αυτή θα επιτρέψει την αντικατάσταση των βρετανικών πληρωμάτων με Κινέζους ναυτικούς εκτός των ανωτέρων αξιωματικών. Ηδη ο οίκος Marubeni τερμάτισε το συμβόλαιο συνεκμεταλλεύσεως με την Ajax Marine και συνήψε συμβόλαιο με την Beta Maritime Service. Πρόθεσή του είναι να προσφύγει σε πληρώματα κατώτερους αξιωματικούς από την ηπειρωτική Κίνα. Τα αναφερόμενα πλοία είναι σήμερα υπό λιβερτιανή σημαία («Blue Excelsior» και «White Excelsior», των 38.590 τόν. d.w.) και υπό βρετανική σημαία («Dahlia» και «Lavender» των 32.755 τόν. d.w. και «Jasmine» και «Orchid» των 38.625 τόν. d.w.).

Ο οίκος Marubeni κατέχει πλοία των οποίων την εκμετάλλευση έχει αναθέσει σε βρετανικές, νορβηγικές, φιλιππινέζικες, κορεατικές και ιαπωνικές εφοπλιστικές εταιρίες, ενώ σύμφωνα με ανακοινώσεις του σκοπεύει να αποσυρθεί από τον ναυτιλιακό τομέα και να παροπλίσει ένα τμήμα του στόλου του.

Νέες δυσχέρειες στη Wah Kwong

Δυσκολίες παρουσιάζονται στο σχέδιο διάσωσης της ναυτιλιακής εταιρίας Wah Kwong, καθώς 26 από τους 46 πιστωτές δεν έχουν εγκρίνει ακόμη το σχέδιο αναδιάρθρωσης των χρεών της. Παρά την φημολογούμενη κινεζική οικονομική βοήθεια προς την χρεωκοπημένη εταιρία, ήδη δύο Τράπεζες προέβησαν σε κατασχέσεις πλοίων της εταιρίας. Συγκεκριμένα η Marine Midland σε συνεργασία με την First Canadian Financial Corp. κατάσχασαν το μπάλκ κάρριερ «Venture Star» 32.587 τόν. d.w. στο Ρόττερταμ και απειλούν να συλλάβουν ένα δεύτερο πλοίο, το «Celtic Light» 58.420 τόν. d.w. αν δεν υποστούν «ειδική μεταχείριση» κατά την πληρωμή των χρεών, το συνολικό ύψος των οποίων φθάνει τα 850 εκατ. δολάρια.



THE HELLENIC PRESENCE IN THAILAND READY TO PROTECT THE INTERESTS OF THE GREEK SHIPOWNERS:

OLYMPIC MARITIME CARRIERS (THAILAND) CO. LTD.

- * SHIPPING AGENTS — BROKERS
- * LICENCED CREWING AGENTS FOR BURMESE CREW
- * SURVEYORS TO HELLENIC REGISTER OF SHIPPING

BANGKOK (HEAD OFFICE)
T F D BUILDING, ROOM 307
42 SURINGWONGSE ROAD, 3RD FLOOR
BANGKOK 10500

TELS: 2341383/2351639
A O H: 3936669
TLXS: 20378 (OMCBKK TH)
CABLES: "OLYMPICSEA"

Managing Director
CAPT JOHN A GOROS

OPERATING ALSO IN

* SINGAPORE

* MALAYSIA

* INDIA

10 ANSON ROAD
#28-08 INTERNATIONAL PLAZA
SINGAPORE 0207

TELS: 2249490/2249557/2249580/2249625
A O H: 4816919
TLXS: 29810/42208 (OIMC)
CABLES: "OLYMPISHIP"

PORT KELANG (HEAD OFFICE)
10 LORONG CEMPERING, PORT KELANG
SELANGOR, MALAYSIA

TELS: (03) 3680777/3680781/3680796
TLXS: 39407 (TRIA MA)
CABLES: "SHIPRIA"

BOMBAY (HEAD OFFICE)
1111 RAHEJA CENTRE
214 NARIMAN POINT
BOMBAY 400 021

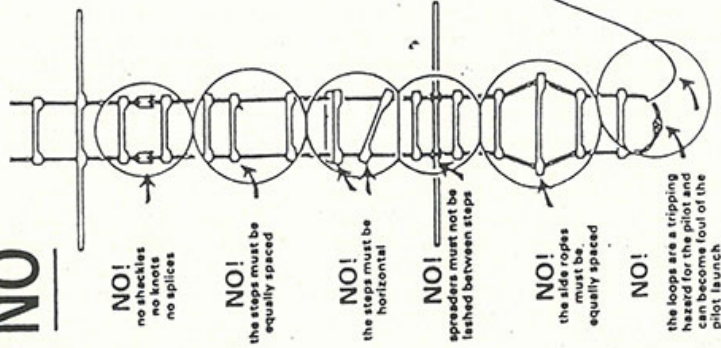
TELS: 231239/231249/224092
A O H: 6420964/6300991
TLXS: (011) 5817/8863 (SCTC IN)
CABLES: "OLYMTUNE"

Οι νέες οδηγίες για την επιβίβαση των πλοηγών

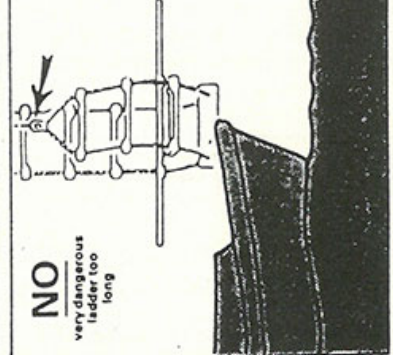
βάσει του Κανονισμού 17 της SOLAS

Η Διεθνής Ένωση Πλοηγών κυκλοφόρησε πρόσφατα τις παρακάτω οδηγίες υπό μορφή σχεδιαγράμματος, το οποίο και δημοσιεύουμε αυτούσιο, για την επιβίβαση των μελών της πλοηγών στα πλοία.

NO



NO



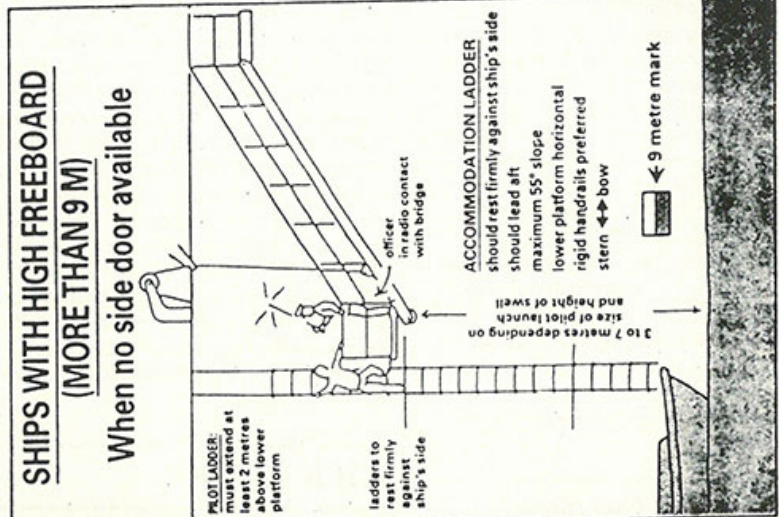
INTERNATIONAL MARITIME PILOTS' ASSOCIATION
H.Q.S. "Wellington", Temple Stairs, Victoria Embankment, London WC2R 2PN
TEL: 01 - 240 3973

REQUIRED BOARDING ARRANGEMENTS FOR PILOTS

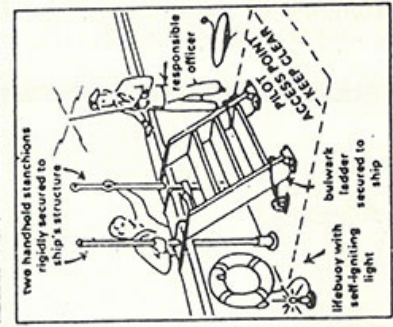
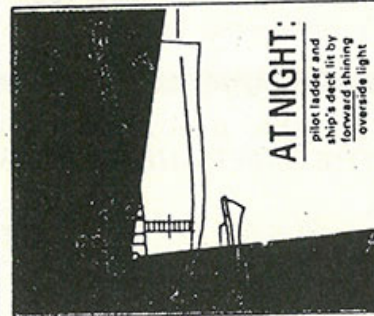
In compliance with SOLAS regulations and ISO standards

SHIPS WITH HIGH FREEBOARD (MORE THAN 9 M)

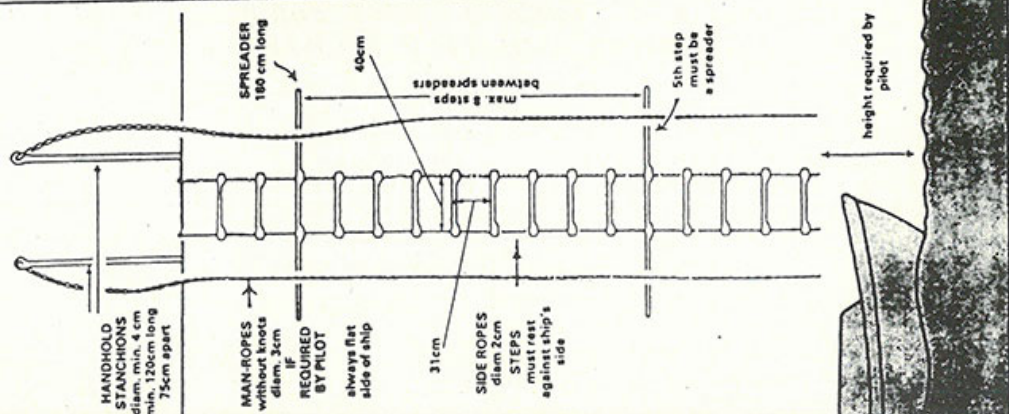
When no side door available



AT NIGHT:



RIGGING FOR FREEBOARDS OF 9 METRES OR LESS





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

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



LAVINIA corp.

OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS*

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

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

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

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

PIRAEUS HEAD OFFICE

**LASKARIDIS
SHIPPING CO. LTD.**

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

HAMBURG OFFICE
FSC FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
5 KLOPSTOCKSTRASSE
2000 HAMBURG 50
WEST GERMANY
TEL.: 391433/7
TELEX: 2165378 FSQ D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG.

* 30 SHIPS OWNED OR OPERATED AS OF 28.2.1986

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Η ναυτιλιακή κοινότητα για την Καλαμάτα

Σε έκτακτη συνεδρίασή του στις 25 Σεπτεμβρίου το Διοικητικό Συμβούλιο της Ένωσης Έλλήνων Έφοπλιστών ασχολήθηκε με την κατάσταση που δημιουργήθηκε από τους σεισμούς στην περιοχή της Μεσσηνίας και ειδικότερα στην πόλη της Καλαμάτας.

Τό Συμβούλιο εξέφρασε κατ' αρχήν την βαθιά του ικανοποίηση για την μέχρι στιγμής πρόθυμη και αποφασιστική κινητοποίηση μελών της ναυτιλιακής κοινότητας, για την ενίσχυση με σημαντικές δωρεές των σεισμόπληκτων και όμοφωνα αποφάσισε τα ακόλουθα για την συνέχιση και συστηματική της έφοπλιστικής άρωγης:

- Νά απευθύνει θερμή έκκληση προς τον Έλληνικό έφοπλισμό για την καθολική συμμετοχή του στο έργο περίθαλψης και ανασυγκρότησης της σεισμόπληκτης περιοχής.
- Νά ανοίξει ειδικό λογαριασμό στον οποίο θα συγκεντρωνθούν οι έφοπλιστικές συνεισφορές.
- Νά καταθέσει η ΕΕΕ σάν σωματείο στον ειδικό αυτό λογαριασμό ποσό που θα όρι-σθεί στην άμεσως προσεχή τακτική συνεδρίασή του.

- Συνέστησε επιτροπή από μέλη του με την έντολη να έπισκεφθεί την σεισμόπληκτη περιοχή, να έποπτεύσει την όλη προσπάθεια και να προτείνει μετά από μελέτη και συνεννόηση με τους αρμόδιους τό έργο για τό ό-ποίο θα διατεθεί τό ποσόν των συνεισφορών στο πλαίσιο του προγράμματος ανασυγκρό-τησης της Καλαμάτας.

Στό μεταξύ συνεχίζονται οι προσφορές της ναυτιλιακής κοινότητας προς τους σει-σμοπαθείς της Καλαμάτας. Μέχρι τώρα έ-χουν γνωστοποιηθεί οι έξης προσφορές — 15.000.000 δραχμές από την Έστία Ναυτι-

κών, τό ποσό προβλέπεται να συγκεντρωθεί από τή μη διάθεση εργατικών θεατρικών εί-σιτηρίων στους ναυτικούς κατά την περίοδο 1986-1987).

- 5.000.000 δραχμές από την ΠΝΟ. Έξ άλ-λου από τις ναυτεργατικές οργανώσεις ανοί-χθηκε στό ναυτιλιακό κατάστημα της Έθνι-κής Τράπεζας ό λογαριασμός 196/591173-78 στον οποίο πρέπει να στέλνονται οι είσφο-ρές των ναυτικών και πληρωμάτων ύπέρ των σεισμοπαθών της Καλαμάτας.

- 500.000 δραχμές από την Ένωση Πλοιάρ-χων.

- 5.000.000 δραχμές από τον ΟΛΠ.

- 5.000.000 δραχμές από τον ΟΛΘ.

- 102.000 δραχμές από τά μέλη του πληρώ-ματος του φορτηγού «ΑΝΤΡΙΑ».

- 60.000 δραχμές από τό πλήρωμα του φορ-τηγού «ΠΟΛΥΜΝΙΑ».

- Τό πλήρωμα του υπό ελληνική σημαία μπάλκ κάρριερ «ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΑΙΗΒ» που βρί-σκεται στό άγκυροβόλιο της Τρίπολης της Λιβύης, συγκέντρωσε τό ποσό των 58.500 δραχμών, σάν ένα μικρό δείγμα συμπαρα-στάσεως για τους σεισμόπληκτους της Κα-λαμάτας.

- Από τό στρατιωτικό προσωπικό του ΥΕΝ προσφέρθηκαν 2.000.000 δραχμές περίπου (ύπό κράτηση στο μισθό Όκτωβρίου) και από τό πολιτικό προσωπικό συγκεντρώθηκαν 80.000 δραχμές.

- Από τό ΝΑΤ έγκρίθηκε ή καταβολή πο-σού ίσου προς μία μηνιαία σύνταξη στους ά-σφαλισμένους σεισμοπαθείς του Ταμείου.

- Από την Ένωση Φορτηγών Μεσογεια-κών Πλοίων προσφέρθηκαν 1.000.000 δραχ-μές, ενώ γνωστοποιήθηκε ή διάθεση πλοίων για μεταφορά έφοδίων, όποτε χρειασθεί.

- Από την Έταιρία «ΛΑΤΣΗ» προσφέρθηκε

τό πλωτό ξενοδοχείο «ΜΑΡΙΑΝΝΑ 9» για στέγαση και διατροφή 1.000 σεισμοπαθών.

- Από τον πλοιοκτήτη του φορτηγού - όχη-ματαγωγού «ΕΥΓΕΝΙΑ» Ν.Π. 987 διατέθηκε τό πλοίο για όποιαδήποτε μεταφορά έφο-δίων από Έλευσίνα στην Καλαμάτα.

- Ό κ. Ίωάν. Λεφάκης διέθεσε τό επιβατηγό - όχηματαγωγό «ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ» για τή δωρε-άν μεταφορά 46 έμπορευματοκιβωτίων από Πειραιά στην Καλαμάτα.

- Ό κ. Γερ. Στρίντζης διέθεσε δωρεάν τό έ-πιβατηγό - όχηματαγωγό «ΔΗΛΟΣ» για τή μεταφορά τροχόσπιτων από τή Θεσσαλονί-κη στά όποια στεγάσθηκαν ύπηρεσίες της Καλαμάτας.

- Από τον πλοιοκτήτη φορτηγού «ΚΑΠΕ-ΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» διατέθηκε άφιλοκερδώς τό πλοίο για όποιαδήποτε μεταφορά έφοδίων από Θεσσαλονίκη στην Καλαμάτα.

- Από τον Γεώργιο Π. Λιβανό προσφέρθη-κε ένα «ύδροπτερυγο» πλοίο που έκτελεί δρομολόγια στην Καλαμάτα μεταφέροντας τροφοεφόδια.

Άγοραπωλησίες

— Σε Έλληνες του Λονδίνου περιήλθε τό στροβιλοκίνητο δεξαμενόπλοιο «Όνα» 239.435 τον. d.w., 105.286 τον. γκρός, γαλλι-κής ναυπηγήσεως 1975, τό όποίο είχε ύπο-στεί εύρειες ζημιές στον Περσικό Κόλπο και προορίζονταν να διαλυθεί στη Φορμόζα. Τι-μή αγοράς περί τά 5,5 έκατ. δολάρια.

— Έλληνες αγόρασαν τό μπάλκ κάρριερ «Van Fort» 34.039 τον. d.w. 18.320 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1978, πέντε γερανοί των 25 τον., έναντι ποσού περί των 3,4 έκατ. δολαρίων.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε τό μπάλ-κερ μεταφοράς αυτοκινήτων «Woko Maru» 34.400 τον. d.w., 20.546 τον. γκρός, ναυπηγή-σεως 1976, έναντι ποσού περί 1,85 έκατομ. δολαρίων.

— Μεταξύ Έλλήνων και υπό έμπιστευτι-κούς όρους έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Αννα» 29.300 τον. d.w., 16.438 τον. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1976.

— Σε Έλληνες με έδρα τή Νέα Υόρκη φέ-ρεται πωληθέν τό στροβιλοκίνητο δεξαμενό-πλοιο «Beaver State» 93.323 τον. d.w., 44.875 τον. γκρός ναυπηγηθέν σε άμερικανικό ναυ-πηγείο τό 1976.

— Έλληνες είναι οι αγοραστές των δύο ά-δελφών κινεζικών μπάλκ κάρριερς «Sea Glo-ry» και «Sea Monarch» 28.234 τον. d.w., 18.173 τον. γκρός, τέσσερις γερανοί των 25 τον., ναυπηγηθέντα τό 1983 και 1984 αντί-στοιχα.



RUGGIERO & OGLE

SHIPPING AGENCY NEW YORK

PROMPT AND EFFICIENT SERVICE TO GREEK SHIPPING

TEL.: (718) 816.8850

TELEX: 6852840

CABLES: ROMOTSHIPS NEW YORK

1208 BAY STREET
STATEN ISLAND
NEW YORK 10305

— Με παράδοση ως έχει στην Τουλήνη "Ελληνες αγόρασαν τό φορτηγό πλοίο «Zeebrugge» 17.666 τόν. d.w., 13.208 τόν. γκρός, γαλλικής ναυπηγήσεως 1971, έναντι ποσού περί των 800.000 δολλαρίων.

— Σέ άγνωστη τιμή "Ελληνες αγόρασαν τό φορτηγό πλοίο «Telfair Lady» 14.800 τόν. d.w., 8.896 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στή Σιγκαπούρη τό 1975.

— "Ελληνες είναι οί αγοραστές τών αδελφών δηζελοκινήτων δεξαμενοπλοίων «Jadecon» καί «Tricorn», 89.960 τόν. d.w., 40.550 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1977, έναντι ποσού εν bloc περί των 16 εκατομ. δολλαρίων.

— "Επίσης "Ελληνες αγόρασαν εν block τά δύο αδελφά μπάλκ κάρριερ «Troll Maple» καί «Troll Viking» 41.300 τόν. d.w. 24.100 τόν. γκρός, ναυπηγηθέντα στήν Δανία τό 1970 καί 1971 αντίστοιχα, έναντι συνολ. τιμής 7,25 εκατ. δολλαρίων μέ παράδοση ως καί όπού εύρίσκονται.

— Σέ "Ελληνες περιήλθε τό μπάλκ κάρριερ «Jonna Dan» 71.700 τόν. d.w., 34.745 τόν. γκρός, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι ποσού περί των 4 εκατ. δολλαρίων.

— Τέλος, "Ελληνες είναι οί αγοραστές του μπάλκερ «Silver Dianna» 28.327 τόν. d.w. 17.414 τόν. γκρός, ναυπηγηθέν στήν Φορμόζα τό 1974, χωρίς νά γνωσθεί τό τίμημα αγοράς.

Υπό τήν κυανόλευκο

Στό ύπουργείο Έμπορικης Ναυτιλίας ύποβλήθηκαν αιτήσεις γιά έγγραφη στό ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των παρκατών πλοίων:

— «Σάμ Λούης», φορτηγό, πρώην «Ocean Endeavour», ναυπηγήσεως του 1975, 2.144 τόν. γκρός, που άνήκει στήν εταιρία «ΣΑΜ ΛΟΥΪΣ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ Ν. 9551» (κ. Δημ. Κωνσταντόπουλος).

— «Δημήτριος», μπάλκ κάρριερ, πρώην «Mermaid Jupiter», υπό λιβεριανή σημαία, ναυπηγήσεως του 1976, 62.565 τόν. γκρός, που άνήκει στήν εταιρία «DEMPSTER INVESTMENTS CORPORATION» (κ. Κων. Φαφαλιός).

— «Κράουν Όντισ», έπιβατηγό, ναυπηγούμενο Νο. S.616 που άνήκει στήν εταιρία «CAPITAL MARITIME INC.» (κ. Περικλής Παπαγόπουλος).

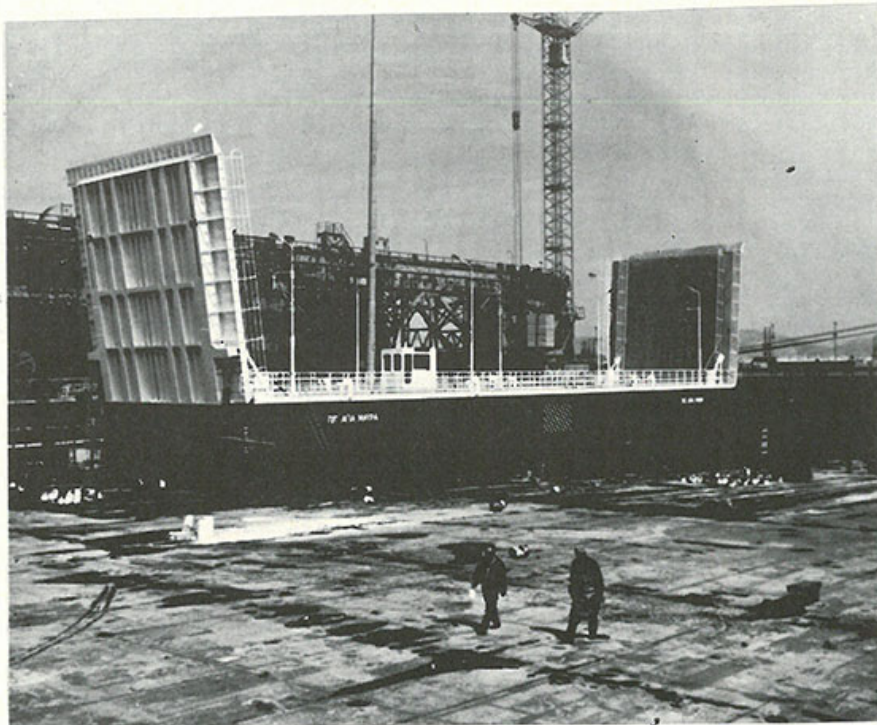
— «Μαριάννα 9», έπιβατηγό πρώην «Marianna 9» υπό παναμαϊκή σημαία, ναυπηγήσεως του 1961, 17.118 τόν. γκρός, που άνήκει στήν εταιρία «SAPHO SHIPPING AND TRADING CORPORATION S.A.» (Bilinder Marine Corporation).

— «Λυδία II», φορτηγό, πρώην «Stork I» υπό παναμαϊκή σημαία, ναυπηγήσεως του 1974, 8.740 τόν. γκρός, που άνήκει στήν εταιρία «NAYPLION SHIPPING COMPANY LIMITED» (κ. Σπυρ. Μαρινάκης).

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Νοτ. Κορέας αγόρασαν τό ύπερδεξαμενόπλοιο «Μέδουσα» 155.887 τόν. γκρός, ναυπηγήσεως 1978, τό όποιο είχε καταστραφεί από πυραύλους στόν Περσικό Κόλπο.

— Σέ διαλυτές της Νοτ. Κορέας έπωλήθη τό μπάλκ κάρριερ «Άνδρος Μάρινερ» 21.420 τόν. γκρός, 7.717 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1969, αντί ποσού περί των 106 δολλαρίων άνά τόννο βάρους.



Παραδόθηκε τή Δευτέρα, 15 Σεπτεμβρίου καί κατευθύνθηκε ήδη στόν προορισμό της, ή πλωτή γέφυρα της Λευκάδας, ή όποία άφού τοποθετηθεί στό σημείο όπου ύπάρχει ένας στενός διάυλος, θά ένώνει τό νησί μέ τήν άπέναντι άκαρνανική άκτή.

Πρόκειται γιά πρωτότυπο έργο, που μελετήθηκε, σχεδιάστηκε καί κατασκευάστηκε στό «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ».

Έχει συνολικό βάρος 415 τόν. καί στοίχισε περίπου 150 εκατομ. δραχμές. Η ελληνική προστιθέμενη άξία είναι 60%.

Οί διαστάσεις της είναι 70 μ.Χ11,80μ.Χ3,50 μ. Τό εικονιζόμενο μεσαίο πλωτό τμήμα, έχει μήκος 50 μ., καί στό άκρα του έχει δύο ύδραυλικά τηλεχειριζόμενους καταπέλτες μήκους 10 μ. καί βάρους 35 τόν. ό καθένας.

Είναι μελετημένη νά δέχεται στό όδόστρωμά της όχήματα βάρους μέχρι 60 τόν. καί επιτρέπει τήν διέλευση 300-600 όχημάτων άνά ώρα, ενώ άνυψώνοντας τούς καταπέλτες επιτρέπει τήν δίοδο μικρών ιστιοφόρων. Γιά τήν δίοδο μεγαλύτερων πλοίων περιστρέφεται μέ τήν βοήθεια προωστήριου συστήματος.

Όλες οί λειτουργίες γίνονται μέ τηλεχειρισμό από τόν θάλαμο έλέγχου, ενώ ύπάρχουν έπίσης καί οί άναγκαίοι αυτόματισμοί καί ασφαλιστικές διατάξεις.

ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

ΑΠΟ ΜΕΓΑΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ γιά θέσεις:

ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΩΝ, ΒΟΗΘΩΝ ΑΡΧΙΠΛΟΙΑΡΧΩΝ / ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ, ΒΟΗΘΩΝ ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ μέ προϋπηρεσία άρχιπλοιάρχου σέ δεξαμενόπλοια. ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ μέ προϋπηρεσία πλοιάρχου σέ δεξαμενόπλοια ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ μέ προϋπηρεσία άρχιμηχανικού σέ δεξαμενόπλοια ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ μέ προϋπηρεσία μηχανικού Α' σέ δεξαμενόπλοια

Γιά τούς άρχιμηχανικούς καί μηχανικούς ή πείρα σέ στροβίλους άποτελεί πρόσθετο προσόν.

Γιά όλους ηλικία μέχρι 50 έτών καί καλή γνώση Άγγλικής.

Γράψατε: Δι/τή προσωπικού Τ.Θ. 80 127 ΠΕΙΡΑΙΑ

Τά συμβεβλημένα

Τόν 'Ιούλιο υπογράφηκαν στο NAT συμβάσεις για την ασφάλιση των πληρωμάτων των κατωτέρω τριών πλοίων ελληνικής ιδιοκτησίας με ξένες σημαίες:

— «Μιγιάμα», παναμαϊκό, 12.498 τον. γκρός, από 7.3.86, εκπρόσωπος κ. Νικ. Φραγκίστας.

— «'Αλόη», κυπριακό, 1.599 τον. γκρός, από 1.7.86, εκπρόσωπος κ. Γεώργ. Οικονόμου.

— «Λίτλ Νίκος», παναμαϊκό, 21.894 τον. γκρός, από 14.5.86, εκπρόσωπος κ. Στυλ. Σπανουδάκης.

Οί διαγραφές

Τό ίδιο χρονικό διάστημα διαγράφηκαν από τον πίνακα συμβεβλημένων τά εξής τρία πλοία:

— «Γκάξ Γιούνιτ», παναμαϊκό, 4.144 τον. γκρός, από 20.8.86, λόγω πωλήσεως.

— «Σέμι ΙΙ», παναμαϊκό, 12.8.86, λόγω πωλήσεως.

— Φλάγκ Χίος», παναμαϊκό, 14.713 τον. γκρός, από 1.7.86, λόγω διακοπής συμβάσεως.

• Στις 30.7.86 τά συμβεβλημένα με τό NAT πλοία ανέρχονταν σέ 302, συνολικής χωρητικότητας 5.447.134 τον. γκρός.

Συνεχίζεται ή μείωση του αριθμού των παροπλισμένων

Κατά τό διάστημα μεταξύ 9 'Ιουλίου καί 24 Σεπτεμβρίου 1986, ή άργούσα χωρητικότητα μειώθηκε κατά 308.650 τον. γκρός καί παράλληλα ό αριθμός των παροπλισμένων πλοίων, στά άγκυροβόλια του έσωτερικού, μειώθηκε κατά έπτά μονάδες.

Συγκεκριμένα, τά παροπλισμένα ανέρχονταν στίς 24 Σεπτεμβρίου σέ 272, συνολικής χωρητικότητας 3.140.419 τον. γκρός, έναντι 279, συνολικής χωρητικότητας 3.449.069 τον. γκρός στίς 9 'Ιουλίου.

Από αυτά, 22 πλοία συνολικής χωρητικότητας 600.435 τον. γκρός ήταν δεξαμενόπλοια, 232 συνολικής χωρητικότητας 2.421.943 τον. γκρός ήταν φορτηγά διαφόρων τύπων καί 18 συνολικής χωρητικότητας 118.041 τον. γκρός έπιβατηγά.

Από τά πλοία αυτά 213 συνολικής χωρητι-

κότητας 2.105.890 τον. γκρός (18 δεξαμενόπλοια 344.401 τον. γκρός, 181 φορτηγά 1.660.074 τον. γκρός καί 14 έπιβατηγά 101.415 τον. γκρός) ήταν με ελληνική σημαία καί 59 πλοία συνολικής χωρητικότητας 1.034.529 τον. γκρός (4 δεξαμενόπλοια 256.034 τον. γκρός, 51 φορτηγά 761.869 τον. γκρός καί 4 έπιβατηγά 16.626 τον. γκρός) με ξένες σημαίες.

Οί απόπλοι

Μεταξύ 11 'Ιουλίου καί 30 Σεπτεμβρίου άπέπλευσαν τά εξής πλοία (έντός παρενθέσεως σημειώνεται ή ήμερομηνία απόπλου):

• 'Ελευσίνα, θέση Α': τό δεξαμενόπλοιο «'Ολύμπικ 'Αρμουρ» (1.9.86).

• 'Ελευσίνα, θέση Β': τά δεξαμενόπλοια «Σάντα Μαρία» (23.7.86) καί «'Αφρόεσσα» (20.8.86) καί τά φορτηγά «Κυριακούλα Δ. Λαιμού» (3.9.86), «'Αννίτσα Λ.» (10.7.86), «Νικήτας Ρούσος» (9.9.86), «'Ατλάντικ Χέρο» (11.9.86), «Κάπταιν Τζώρτζ Λ.» (16.7.86), «Φλάγκ 'Επος» (8.8.86), Βεροπέρο» (15.8.86), «Φλάγκ Τρέιντερ» (23.7.86) καί «Σαμπίνα» (12.9.86).

• 'Ελευσίνα, θέση Γ': Τό έπιβατηγό «Κένταυρος» (7.7.86), τό δεξαμενόπλοιο «Κίσσαμος» (6.6.86) καί τά φορτηγά «Μαραθών» (26.8.86), «Θεοσκεπάστη» (9.9.86), «Μενέλαος» (22.7.86), «Γκάντα Μέξ» (24.7.86), «Σάντα 'Ερίνα» (15.8.86), «'Ατλάντικ Χέριτεϊτζ» (1.9.86), «'Ιον» (15.9.86), «Χίος Φαίηθ» (15.9.86), «'Ακαρνανία» (7.7.86), «Μπουγκανβίλ» (15.9.86), «'Αλκα» (3.9.86), «Κρατίλαος» (21.8.86), «Καλομοίρα Β.» (9.9.86), «Κρατίνος ΙΙ» (24.8.86), «Παπαφώτης» (16.7.86), «Κένταυρος» (8.9.86), «Ρήτζεντ Σκάυ» (15.9.86), «'Αλίκη ΙΙ» (6.9.86), «Νεφέλη» (12.9.86), «Καρίνα» (8.9.86), «Σέμι ΙΙ» (12.9.86) καί «Κοντινένταλ Κάριερ» (19.9.86).

• Χαλκίδα: τό φορτηγό «Κάπ 'Ιτέα» (4.9.86).

• Γαλαξειδί: Τό φορτηγό «Πλωτίνος» (26.7.86).

• Άστακός: τό φορτηγό «'Εναμελ» (18.9.86).

• 'Ιθάκη: Τό φορτηγό «Σωκράτης» (28.8.86).

Οί παροπλισμοί

Τό ίδιο χρονικό διάστημα παροπλίσθηκαν στά κατωτέρω άγκυροβόλια τά εξής πλοία (έντός παρενθέσεως αναγράφεται ή ήμερομηνία παροπλισμού):

• 'Ελευσίνα, θέση Β': Τά φορτηγά «Βεροπέρο» (19.7.86), «Μαίριλιν Λ.» (14.7.86), «Φλάγκ Τρέιντερ» (15.7.86), Τραμουντάντα» (24.7.86), «Σούνιον» (4.8.86), «Φλάγκ Τρέιντερ» (4.8.86), «Ρήφερ Νάγκα» (22.8.86) «Σαμπίνα» (7.8.86), «'Αννούλα» (23.8.86), «'Ορίον VI» (5.9.86), «Βορράς» (5.9.86), «Νεότης» (17.9.86), «Σή Γκάλλ» (17.9.86).

• 'Ελευσίνα, θέση Γ': Τό δεξαμενόπλοιο «Τίνα Μ» (9.7.86), τά έπιβατηγά «'Ορίων» (16.9.86) καί «Σίτυ όφ Μύκονος» (16.9.86), καί τά φορτηγά «Καπετάν Γιωργής» (12.7.86), «'Αλίκη ΙΙ» (12.7.86), «'Αχιλλεύς» 614.7.86), «'Ερηνιώ» (17.7.86), «Νεφέλη» 619.7.86), «Καρίνα» (27.7.86), «Σέμι ΙΙ» (30.7.86), «Κοντινένταλ Κάριερ» (11.8.86), «Ρήτζεντ Μούν» (25.8.86), «'Ισμήνη» (26.8.86), «Ντάλια Ι» (26.8.86), «Καρίμπιαν Σέμεντ» (13.8.86), «Λίμαν» (20.8.86), «Sarg Yanby» (22.8.86), «Σανράϊζ Δέλτα» (2.8.86) καί «Κράντωρ» (6.8.86).

• Χαλκίδα: Τά φορτηγά «Μαρί» (27.6.86), «Ρέα» (29.7.86) καί «Λυδί» (14.8.86).

'Επικύρωση πρωτοκόλλου

'Η Ελλάδα επικύρωσε με τό Ν.Δ. 1638/86 τά άναθεωρημένα πρωτόκολλα των CIVIL

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Οί τιμές των μπώνκερς όπως διαμορφώθηκαν στίς 25 Σεπτεμβρίου. Τιμή σέ δολ./ΗΠΑ. Πηγή: KRISTENSONS' PETROLEUM, Ν. 'Υόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380CST	180CST	MDO
Μόντρεαλ	70/71	75/76	150/153
Βοστώνης	82/82.50	84.50/85	145/146
Ν. 'Υόρκης	77.50/81	81./84.50	140/142
Φιλαδέλφειας	77.50/82	80/84	135/142
Βαλτιμόρης	80/82	83/85.25	140/145
Νόρφολκ	78/80	80/84	135/140
Σαβάννας	87/89	88/90	140/145
Τζάκσονβιλ	82/83	85/86	140/141
Π. 'Εβεργκλέϊτς	90/91	94/95	148/149
Τάμπας	80/82	83/85	135/140
Μόμπιλ	73/76	74/78	140/145
Ν. 'Ορλεάνης	70/74	71.50/76	139/142
Μπωμόντ/Π. 'Αρθουρ	74/75.50	77/78	140/142
Χιούστον	71/73	73/74	140/145
Λός 'Αντζελες	71.50/76.50	74.50/77.50	145/146
Σάν Φράντζισκο	74/77	76/79	145/150
Κολούμπια Ρ./Πόρτλαντ	77/78	80/82	155/160
Σηάττλ	72/78.50	74/80	140/150
'Αγ. Εύσταθίου	78/79	80/81	150/155
Φρήπορτ/Μπαχάμας	79/80	85/86	145/146
Τρίνιταντ	81.70	92.45	153
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόας	78/82	81/86	155/156
Σαίντ Κρουά	13.35	13.45	22.35BBL
Βενεζουέλας	12.50	12.88	20.17BBL
Βραζιλίας	83	86	270
'Αμβέρσας	72/73	75/76	111/113
Ρόττερταμ	70/71	73/74	109/111
'Αμβούργου	70/71	74/75	117/118
Β. Γαλλίας	80/83	87/89	134/137MTW
Ν. Γαλλίας	71/74	78/81	130/133MTW
'Ισπανίας	73/75	76/80	126/142MTW
Θέουτας	74/75	78/80	130/135MTW
Γένοβας	78/80	82/84	138/145
Αύγουστας	76/78	78/82	138/145
Πειραιώς	76/77	78/79	128/131
Σουέζ Κανάλ	81.50/82	81.50/82	174.50/175
Τζέντας	—	73/75	147/150
Νταμμάμ	—	73/75	147/150
Ράς Τανούρα	—	75	150
Κουβέϊτ	76	78/80	140
Ντάρμπαν	—	90/92	245/248MTW
Σιγκαπούρης	75.50/76.50	78.50/79.50	112/115
'Ιαπωνίας	86/89	90/94	150/155

LIABILITY AND FUND CONVENTIONS, τό δέ κείμενο του σχετικού νόμου δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως, ΦΕΚ 108 Α' / 18.7.86.

Μιά σύνταξη στους σεισμοπαθείς ναυτικούς

Έκτακτη οικονομική ενίσχυση ίση με μία μηνιαία σύνταξη θα χορηγηθεί στους συνταξιούχους του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου που κατοικούν στις σεισμόπληκτες περιοχές της Μεσοσηνίας, έπειτα από σχετική απόφαση του διοικητικού συμβουλίου του Ταμείου. Η έκτακτη οικονομική ενίσχυση θα καταβληθεί από τό λιμεναρχείο της Καλαμάτας.

Κατάχρηση στο YEN

Μετά από έκτακτο οικονομικό έλεγχο στη Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών του Υπουργείου Ναυτιλίας, διαπιστώθηκε έλλειμμα 4.615.214 δραχμών και σχετική μηνυτήρια αναφορά υπεβλήθη στον Εισαγγελέα Πλημμελειοδικών Πειραιώς.

Υπόλογος της διαχείρισεως στην οποία διαπιστώθηκε τό έλλειμμα ήταν ό ανθυπασπιστής Λ.Σ. Παν. Νικολόπουλος, ό οποίος άπουσιάζει άδικοαλόγητα από την ύπηρεσία του και έχει κηρυχθεί λιποτάκτης.

Ίσχύει ό κανονισμός πετρελεύσεως

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 129/22.8.86) ό κανονισμός για την άσφαλή πετρέλευση των πλοίων που ισχύει από τις 22 Σεπτεμβρίου.

Ναυπηγικό Σεμινάριο

Τό παράρτημα Έλλάδος των γνωστών Βρετανικών Ναυπηγικών Ίνστιτούτων RINA και I. MAR. Ε σε συνεργασία με τό τμήμα ναυπηγών μηχανολόγων μηχανικών του Έθνικού Μετσοβείου Πολυτεχνείου διοργάνωσαν ένα πρωτότυπο τεχνολογικό σεμινάριο με θέμα: «ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ».

Τό σεμινάριο πραγματοποιήθηκε στο Άμφιθέατρο του Ίδρύματος Ευγενίδου, την Πέμπτη 18 Σεπτεμβρίου με όμιλητές διεθνείς προσωπικότητες του Ναυτιλιακού και Ναυπηγικού Κλάδου και τό παρακολούθησαν 100 περίπου μηχανολόγοι - ναυπηγοί και στελέχη ναυτιλιακών έπιχειρήσεων.

Κατά σειρά μίλησαν ό καθηγητής του Πανεπιστημίου του Νιουκαστλ Ρ. Τόμπσον με θέμα «Future Marine Technology» ό κ. Κ. Γουίλς του Λούδς Ρέτζιστερ με θέμα «Aspects of LRS Engineering Research Programme», ό Δρ. Π. Κατσουλάκος έπίσης του τμήματος μηχανολογίας του Λούδς Ρέτζιστερ, με θέμα «Expert Systems in Ship Technology», ό καθηγητής κ. Ν. Κυρτάτος του ΕΜΠ με θέμα «Engine Simulation and Performance Prediction» και τέλος ό κ. Σμίτ Σόρενσεν της εταιρίας M.A.N. — B & W με θέμα

Τό νέο εκπαιδευτικό πρόγραμμα της HELMEPA



Τό νέο έμπλουτισμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα, για τό 1986-87 άνακοινώθηκε από την Έλληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος — HELMEPA την Παρασκευή 19/9 παρουσία του ύπουργού Ναυτιλίας.

Παρέστησαν έπίσης εκπρόσωποι της ΕΕΕ και ΠΝΟ και του ναυτιλιακού κόσμου της χώρας, καθώς και μέλη της HELMEPA.

Στήν παρουσίαση του εκπαιδευτικού προγράμματος συμμετείχαν άνώτατα στελέχη της Άμερικανικής Άκτοφυλακής που ήρθαν ειδικά στην Έλλάδα μέσα στα πλαίσια της συνεργασίας τους με την HELMEPA. Ό πλοίαρχος Τ. Η. Robinson, έπικεφαλής του Τομέα Άσφαλείας Λιμένων και Περιβάλλοντος, μίλησε για τις άπαιτήσεις της Άμερικανικής Άκτοφυλακής για πλοία ξένης σημαίας που πλέουν στα χωρικά ύδατα των ΗΠΑ και προσεγγίζουν σε άμερικανικά λιμάνια.

Ό κ. J. J. Angelo, βοηθός έπικεφαλής του Τομέα Έπιθεώρησης Έμπορικών Πλοίων και Τεκμηρίωσης, μίλησε για την άμερικανική ναυτιλιακή νομοθεσία και πάνω στις δυνατότητες συνεργασίας με την HELMEPA σε θέματα προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος.

Τόσο ή ένημέρωση των μελών της HELMEPA από άξιωματούς της USCG όσο και ή έποικοδομητική έλεύθερη συζήτηση που έπακολούθησε, άποτελούν άκόμη ένα βήμα προς τό σωστή, υπεύθυνη και σε βάθος γνώση των προβλημάτων που αντιμετώπίζουν και οι δύο πλευρές στην προσπάθειά τους για περιστολή και πρόληψη της ρύπανσης των θαλασσών.

Η δραστηριότητα και ή συμβολή της HELMEPA στην κοινή προσπάθεια, σε έθνικό και

διεθνές επίπεδο με την ένεργοποίηση του ανθρώπινου παράγοντα με τό σωστή ένημέρωση και την εύαισθητοποίησή του, έχει άναγνωριστεί από διεθνείς οργανισμούς όπως είναι ό IMO, ή ΕΟΚ, τό Διεθνές Ναυτικό Έπιμελητήριο, κ.ά. Η συμμετοχή των δύο παραπάνω εκπροσώπων της Άμερικανικής Άκτοφυλακής στην παρουσίαση του νέου Έκπαιδευτικού Προγράμματος της HELMEPA είναι ένδειξη της άνάγνωσης αυτής. Όπως άλλωστε τονίστηκε στο διεθνές WORKSHOP που όργάνωσε τον Ιούνιο ή HELMEPA σε συνεργασία με την ΕΟΚ, ή πρακτική έφαρμογή της εύαισθητοποίησης αυτής του ανθρώπινου παράγοντα, μία πρωτοβουλία καθαρά έλληνική και μοναδική στο ναυτιλιακό χώρο, είναι άνάγκη νά γίνει παράδειγμα και για άλλες ναυτιλιακές χώρες, αλλά και για τό βιομηχανία γενικότερα.

Ένα από τά συγκεκριμένα άποτελέσματα εκείνης της Συνάντησης ήταν ή όμόφωνη άπόφαση για την έκδοση ενός «Όδηγού», άπό την ΕΟΚ σε συνεργασία με την HELMEPA, τον IMO και άλλους συναφείς διεθνείς οργανισμούς.

Στόχος του είναι ή εξάπλωση του έθελοντικού παραδείγματος της HELMEPA σε παγκόσμιο επίπεδο με την κατάλληλη δραστηριοποίηση του ανθρώπου για καθαρές θαλάσσεις και άσφαλή πλοία.

Στή φωτογραφία, έξ άριστερών προς τά δεξιά ό πρόεδρος της HELMEPA κ. Γεώργιος Π. Λιβανός, οι εκπρόσωποι της Άμερικανικής Άκτοφυλακής κ.κ. Τ. Η. Robinson και J. J. Angelo και ό γεν. διευθυντής της HELMEPA κ. Δημ. Μητσάτσος κατά την παρουσίαση του νέου εκπαιδευτικού προγράμματος.

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS
TELEX. 21-3845/8 AEOC GR.
TELEPHONE: 41.25.271

«Slow speed engines for future propulsion systems».

Το ενδιαφέρον σεμινάριο έκλεισε με έρωτήσεις και απαντήσεις στα σημεία που έθιξαν οι ομιλητές και με δεξίωση που προσέφερε η εταιρία MAN - B&W στο ξενοδοχείο Χανδρή.

Η Κένυα ζητεί συνεργασία

Κατά τη διάρκεια συνομιλιών του Έλληνας υπουργού Έξωτερικών με τον υπουργό Έθνικης Άμυνας της Κένυα προτάθηκε από τον τελευταίο η ανάπτυξη συνεργασίας των δύο χωρών σε διάφορους τομείς μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας στην Κένυα και η προμήθεια ή κατασκευή περιπολικών σκαφών άκτοφυλακής.

Κατά τις συνομιλίες συμφωνήθηκε να πραγματοποιηθεί στο μέλλον συνάντηση εμπειρογνομόνων για να εκτιμηθούν οι διάφορες προτάσεις και να εντοπισθούν οι δυνατότητες συνεργασίας.

Τό «Αΐρης Ντάϊμοντ» διέσωσε κινδυνεύοντες

Τό ελληνικό φορτηγό «Αΐρης Ντάϊμοντ» περισυνέλεξε στις 18 Σεπτεμβρίου 70 μίλια βόρεια από τα νησιά Καϋμάν της Καραϊβικής τρία άτομα που επέβαιναν σε μικρό αλιευτικό σκάφος τό οποίο είχε μείνει ακυβέρνητο λόγω της θαλασσοταραχής. Τό ελληνικό πλοίο, όπως ανέφερε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ό πλοίαρχός του κ. Άλέξ. Άδαμόπουλος, ρυμούλκισε τό αλιευτικό στό νησιά Καϋμάν και συνέχισε τό ταξίδι του γιά τή Βραζιλία όπου κατευθυνόταν.

Περισυλλογή Βιετναμέζων

Τό ελληνικό φορτηγό «Φάλλον» περισυνέλεξε σε απόσταση 100 μιλίων από τις άκτές του Βιετνάμ δώδεκα Βιετναμέζους (έπτά άνδρες, δύο γυναίκες και τρία παιδιά) που βρίσκονταν σε κακή κατάσταση. Ό πλοίαρχος του σκάφους ανέφερε στό ύπουργείο Ναυτιλίας ότι ή περισυλλογή των Βιετναμέζων έγινε κάτω από δύσκολες συνθήκες γιατί στην περιοχή επικρατούσε θαλασσοταραχή και ότι θά τους αποβιβάσει στό Χόγκ Κόγκ όπου τό πλοίο κατευθύνθηκε εν συνεχεία.

Μεταφορά τραυματισμένου ναυτικού μέ έλικόπτερο

Βρετανικό έλικόπτερο παρέλαβε από τό ελληνικό δεξαμενόπλοιο «Όδυσσέας», ενώ τό σκάφος έπλεε στον Άτλαντικό, τον ναυτικό Γώργ. Βαγενού ό οποίος είχε τραυματισθεί σοβαρά στό χέρι και τον μετέφερε στό νοσοκομείο της πόλεως Κόρκ της Ίρλανδίας.

Συγκέντρωση ναυτών

Συγκέντρωση έναντίον της άνεργίας και εν συνεχεία πορεία προς την Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία και τό ύπουργείο Ναυτιλίας, όργάνωσε στις 25 Σεπτεμβρίου ή Ένωση Ναυτών Έμπορικού Ναυτικού, ή οποία έχει ταχθεί όπως είναι γνωστό έναντίον των διμερών συμβάσεων γιά την άπασχόληση ξένων ναυτικών σε ελληνικά πλοία και γιά τή μείωση συνθέσεων του πληρώματος. Άντιπροσωπεία των συγκεντρωθέντων έγινε δεκτή από τον ύπουργό Ναυτιλίας και τον γεν. γραμματέα του ΥΕΝ στους οποίους άνέπτυξε τις θέσεις της Ένώσεως Ναυτών γιά τό θέμα της άνεργίας.

Έκπτωση στα εισιτήρια των ψηφοφόρων

Έκπτωση 30% θά χορηγηθεί στα εισιτήρια των ψηφοφόρων οι όποιοι θά διακινηθούν μέ πλοία γιά νά ψηφίσουν στις δημοτικές εκλογές. Η ίδια έκπτωση θά χορηγηθεί και στα εισιτήρια των δικαστικών αντιπροσώπων σύμφωνα μέ σχετική απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας.

Η θαλάσσια ύπηρεσία πολιτικών προσφύγων

Οι πολιτικοί πρόσφυγες που επαναπατρίστηκαν από την Ούγγαρία και την Τσεχοσλοβακία θά άναγνωρίσουν στό Ναυτικό Άπομαχικό Ταμείο τό χρόνο της θαλάσσιας ύπηρεσίας τους έπειτα από σχετική κοινή απόφαση των ύπουργών Έθνικης Οικονομίας, Οικονομικών και Ναυτιλίας.

Άντιπροσώπηση τουρκικής εταιρίας στην Ελλάδα

Η εταιρία «Transmar Shipping Company S.A.» του κ. Γ. Καβούκα, άνέλαβε την άντιπροσώπηση στην Ελλάδα του τουρκικού συγκροτήματος εταιριών «Berrahgil A.S. Istanbul».

Μέ την εύκαιρία της άφίξεως στην Ελλάδα του Προέδρου και του Διευθύνοντος Συμβούλου της τουρκικής εταιρίας θά δοθεί διεξίωση στό Γιώτιγκ Κλάμπ την Πέμπτη 23 Οκτωβρίου.

Τά κεντρικά γραφεία της Jardine Shipping Agencies μεταφέρθηκαν στη Σιγκαπούρη

Άπό 1 Οκτωβρίου, ή γνωστή εταιρία Jardine Shipping Agencies μετέφερε τά κεντρικά της γραφεία από τό Χόγκ Κόγκ στη Σιγκαπούρη και εγκαταστάθηκε στό ίδιο κτίριο όπου στεγάζεται και τό ναυτικό γραφείο της εταιρίας που λειτουργεί στη Σιγκαπούρη.

Έκεί εγκαταστάθηκε ήδη ό Regional Manager της Jardine στον όποιο οι ενδιαφερόμενοι μπορούν νά άποταθούν μέσω του τέλεξ 24179 Jarship.

Μέ την εύκαιρία σημειώνομε ότι ή Jardine άνέλαβε την πρακτόρευση της εταιρίας πετρελαίων Caltex του Ντάλλας γιά ένα μεγάλο άριθμό λιμένων της Νοτιοανατολικής Άσίας.

Στην εταιρία P. Wigham - Richardson ή άντιπροσωπεία των άγκυρών Willem Pot

Τό γνωστό ναυλομεσιτικό γραφείο P. Wigham Richardson (Έλλάς) που διευθύνει ό κ. Τ. Γιαβρίδης, άνέλαβε πρόσφατα την άποκλειστική άντιπροσωπεία γιά την Ελλάδα της παραδοσιακής και πολύ γνωστής Όλλανδικής Φίρμας «Willem Pot B.V.», έξειδικευμένης στό χώρο της άμέσου διαθέσεως άμοιβών άλύσεων και άγκυρων παντός τύπου και βάρους, καθώς και άνταλλακτικών βοηθητικών μηχανημάτων, βαρούλκων, άντλιών, κλπ.

Υπέκυψαν από άναθυμιάσεις

Ένας συνηθισμένος έλεγχος του φορτίου εν όψει του κατάπλου στό λιμάνι έκφορτώσεως που έγινε στις 24 Σεπτεμβρίου στό μπάλκ κάρριερ «Ντέρμπυ», ενώ τό σκάφος βρισκόταν άνοικτά από την Καρθαγένη της Ίσπανίας, κατέληξε σε τραγωδία: Ό πλοίαρ-

χος του σκάφους Γρηγ. Κομποθέλλας, 37 ετών από τό Άργοστόλι και ό ύποπλοίαρχός του Διον. Κεντρώτας, 49 ετών από την Εύγενεια του Πειραιώς είχαν κατέβει στό νούμερο 2 άμπάρι γιά τον έλεγχο του φορτίου σύγας που μετέφερε τό σκάφος από τή Βραζιλία, βρέθηκαν εκεί άναίσθητοι από τις άναθυμιάσεις από τά ύπόλοιπα μέλη του πληρώματος. Άνασύρθηκαν άμέσως στό κατάστρωμα αλλά παρά τις άπεγνωσμένες προσπάθειες των άλλων ναυτικών δέν κατέστη δυνατόν νά αποκτήσουν τις αισθήσεις τους. Γιατρός της ισπανικής άκτοφυλακής που έφθασε στό «Ντέρμπυ» άργότερα, πιστοποίησε άπλως τό θάνατό τους.

Θάνατος πλοίαρχου

Στό Ρίο Ίανέιρο πέθανε από καρδιακή προσβολή, ό πλοίαρχος του παναμαϊκού φορτηγού «Μπαχάνα» Ίωάν. Ραδίτσα, 48 ετών, ή σορός του όποίου πρόκειται νά μεταφερθεί στην Ελλάδα.

Έκρηξη μέ πέντε τραυματίες στό δεξαμενόπλοιο «Θήτα Πήγασος»

Τό ύπουργείο Ναυτιλίας ζήτησε από την ελληνική πρεσβεία στη Λισσαβώνα νά παρασχεθεί κάθε δυνατή βοήθεια στους πέντε Έλληνες ναυτικούς οι όποιοι τραυματίστηκαν τό Σάββατο 20 Σεπτεμβρίου σε έκρηξη που έγινε στό δεξαμενόπλοιο «Θήτα Πήγασος» μέ σημαία Όνδούρας ενώ τό σκάφος βρισκόταν στό πορτογαλικό λιμάνι Λιζόες. Οι τραυματισθέντες ναυτικοί είναι οι: Ήρακ. Λαγουμιτζής, άρχιμηχανικός της πλοιοκτητρίας εταιρίας, Παν. Βαλτζής Α΄ μηχανικός, Δημ. Τσουκαλός Β΄ μηχανικός, Ίωάν. Κουφαλής Γ΄ μηχανικός και Κων. Καλαϊτζής άνθυποπλοίαρχος.

Διарροή ύδροχλωρικού όξέος σε δεξαμενόπλοιο

Διарροή ύδροχλωρικού όξέος έγινε στις 18 Σεπτεμβρίου στό δεξαμενόπλοιο «Όλύμπικ Σπλέντορ» που έπισκευαζόταν στα Ναυπηγεία του Σκαρραμαγκά, χωρίς όμως νά πάθουν τό παραμικρό τά μέλη του πληρώματος καθώς και οι έργατοτεχνίτες των ναυπηγείων που βρίσκονταν εκείνη τή στιγμή στό σκάφος. Η διарροή του ύδροχλωρικού όξέος έγινε από πλαστικό δοχείο που βρισκόταν στό καζάνι άτμού, κοντά στό μηχανοστάσιο και μόλις διαπιστώθηκε διακόπησαν οι έπισκευαστικές εργασίες και ή μονάδα πυρασφαλείας μαζί μέ τον χημικό των ναυπηγείων σταμάτησαν τή διарροή και καθάρισαν τό χώρο μέ νερό.

Προαγωγή γιατρού του Λιμενικού Σώματος

Μέ Π.Δ. που δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της κυβερνήσεως προήχθη στό βαθμό του πλωτάρχη ό ύποπλοίαρχος γιατρός του Λιμενικού Σώματος Κοσμ. Άλαβανόπουλος.

Ό δίαυλος Πόρου Θεμιστοκλέους

Ό δίαυλος Πόρου Θεμιστοκλέους (μεταξύ της Ψυτάλλειας και της Άκρας Κεράμου), όπου γίνεται ή πόντιση άγωγού μεταφοράς λυμάτων θά παραμείνει κλειστός μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου.

Γιά τό λόγο αυτό άπαγορεύεται ή διέλευση και ή άγκυροβολία κάθε πλοίου, πλοιαρίου ή βάρκας στον δίαυλο.

Λιμενικός σταθμός στον "Άγιο Ευστράτιο"

Λιμενικός σταθμός πρόκειται να ιδρυθεί στον "Άγιο Ευστράτιο" για την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων σε θέματα που αφορούν το υπουργείο Ναυτιλίας και την αποτελεσματικότερη άστυνόμευση της περιοχής.

Δύο κυπριακά σέ τυφώνα

Δύο κυπριακά φορτηγά πλοία έπαθαν ζημιές από τυφώνα «ABBY» που έπληξε στις 18 Σεπτεμβρίου τις ακτές της Κίνας και της Φορμόζας.

Το πρώτο από αυτά το «Λεντούδης Εύαγγελος II», που βρισκόταν στο λιμάνι Ταϊκ-σούγκ της Φορμόζας παρασύρθηκε από τον τυφώνα και προσέκρουσε στην προβλήτα με αποτέλεσμα να πάθει υλικές ζημιές. Το δεύτερο, το «Νικόλ», που έπλεε σε απόσταση 30 μιλίων από τη Σαγκάη όταν ξέσπασε ο τυφώνας προσάραξε στην περιοχή και γίνονται προσπάθειες από ρυμουλκά για την αποκόλλησή του. Στα πλοία αυτά Έλληνες είναι μόνο οι πλοίαρχοί τους (Μικέας Λιώδης και Σταμ. Νιαμονιτάκης) οι οποίοι είναι καλά.

Πρόστιμο σέ πλοίαρχο για έλλειψεις

Πρόστιμο 100.000 δρχ. επέβαλε το λιμεναρχείο Χανίων στον πλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Θεοσκέπαστη», γιατί σε έκτακτη επιθεώρηση διαπιστώθηκαν σοβαρές έλλειψεις στα πυροσβεστικά και σωστικά μέσα του πλοίου και βλάβες στους χώρους ύγιεινής.

Πρόστιμο 500.000 δρχ. σέ υποπλοίαρχο

Πρόστιμο 500.000 δρχ. επέβληθη στον Διον. Κολίτσα, υποπλοίαρχο του δεξαμενοπλοίου «Βέντσιουρερ», για ρύπανση που προκάλεσε το σκάφος στη θαλάσσια περιοχή της Ίσθμιας.

Ο κ. Ρ. Σόπερ εξέλεγε γεν. διευθυντή του ABS

Τό διοικητικό συμβούλιο του 'Αμερικανικού Νηογνώμονα εξέλεξε στις 16 Σεπτεμβρίου τον κ. Ρίτσαρντ Σόπερ ως γεν. διευθυντή των υπηρεσιών του, ο οποίος αναλαμβάνει τα νέα του καθήκοντα από 1 Νοεμβρίου.

Ο κ. Σόπερ ξεκίνησε τη καριέρα του ως αξιωματικός του έμπορικου ναυτικού υπηρετώντας σε πλοία λιμενίου κατά το Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Από το 1962 εργάζεται στην εταιρία Sea Land Service Inc. ξεκινώντας την υπηρεσία μεταφοράς κοντέινερς, ενώ σήμερα είναι αντιπρόεδρος της ίδιας εταιρίας και υπεύθυνος για το όπερέτιον των 66 κοντεϊνερπλοίων της.

Έγινε για πρώτη φορά μέλος του ABS το 1977 και το 1984 εξέλεγε μέλος του διοικητικού συμβουλίου του Νηογνώμονα. Ο κ. Σόπερ γνωρίζει τέσσερις γλώσσες και έχει διδάξει συχνά ναυτική τεχνολογία στο Διεθνές Ναυτιλιακό Πανεπιστήμιο.

136 νέα πλοία στον 'Αμερικανικό Νηογνώμονα τό πρώτο εξάμηνο του 1986

136 νέα πλοία εγγράφηκαν στο δυναμικό του 'Αμερικαν Μπουρβά κατά τους πρώτους έξι μήνες του έτους, τα οποία αντιπροσωπεύ-

ουν χωρητικότητα 901.000 τον. γκρός, ενώ ακόμη 65 υπάρχοντα πλοία 398.000 τον. γκρός μεταγράφηκαν την ίδια περίοδο στη δύναμή του.

Στις 1 'Ιουλίου 1986 η συνολική δύναμη του 'Αμερικανικού Νηογνώμονα αριθμούσε 13.855 πλοία, 96,6 εκατ. τον. γκρός, από 89 διαφορετικά νηολόγια.

Defendory International

Μεταξύ 14-18 'Οκτωβρίου θα πραγματοποιηθεί στον 'Επιβατηγό Σταθμό του 'Αγίου Νικολάου η διεθνής έκθεση «Ντηφέντορν Ιντερνάτιοναλ» στην οποία θα προβληθούν όπλα συστήματος ξηράς, θαλάσσης και αέρος και τα τελευταία επιτεύγματα της ηλεκτρικής τεχνολογίας σε πολεμικά συστήματα.

Ο κ. Π. Κράσσαρης εξέλεγε μέλος του 'Αμερικαν Μπουρβά

Κατά την τακτική εξαμηνιαία συνάντηση των μελών του 'Αμερικανικού Νηογνώμονα εξέλεξαν 13 νέα τακτικά μέλη, μεταξύ των οποίων είναι ο κ. Παναγιώτης Γ. Κράσσαρης, τεχνικός διευθυντής της εταιρίας Springfield Shipping.

'Εκδήλωση του Σάντερλαντ Κλάμπ

Ο πρόεδρος και τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου του Sunderland Steamship P + I Club δεξιώθηκαν τους πελάτες και συνεργάτες του κλάμπ στο Γκόλφ της Γλυφάδας την Πέμπτη 18 Σεπτεμβρίου.

Στην εκδήλωση παραβρέθηκαν πολλά μέλη της ελληνικής εφοπλιστικής οικογένειας και τεχνικοί συνεργαζόμενοι με το Κλάμπ.

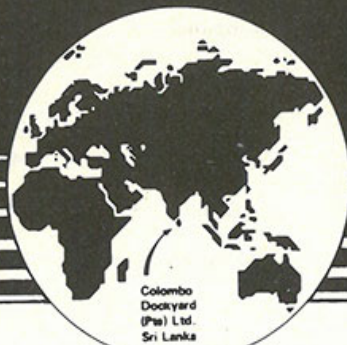
DRYDOCKS

upto

100,000 TDW

in a

convenient location



Four drydocks and adequate repair berths
with upto-date dockside and workshop facilities.

- * Annual refits to major repairs and conversions.
- * Tank cleaning and gas freeing.
- * Emergency repairs round the clock.
- * Underwater hull cleaning.

Most dynamic & modern shipyard
in the region of Indian Sub-Continent.

- * Prices competitive
- * Engineers, Technicians and workmen fully trained.

*Contact us for
bunkers & other
supplies as well*



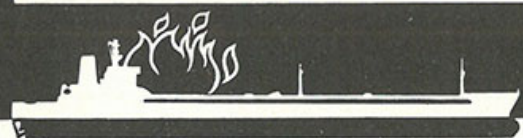
COLOMBO DOCKYARD (PTE) LTD.

P.O.Box 906, Port of Colombo, Sri Lanka
Phone: 522542, 522461-5. Telex: 21269 COLDOCK CE
Cable: COLDOCK

In Piraeus please contact:

CHRIS MARINE, Mr. C. Papatheodorou — Tel.: 4178181, — Tlx: 24 1015 CRIS GR

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν.	Κυπριακή	3.784	1968	Κατά τό ταξίδι Έλλάδα προς Όλλανδία, έμφορτο σιτηρών, προσάραξε στην Πρέβεζα στις 17/9. Ζήτησε την συνδρομή ρυμουλκών.
ΚΕΪΪΠ ΜΑΤΑΠΑΣ	Έλληνική	10.460	1977	Κατά τό ταξίδι Άμβέρσα προς Κάρτσι υπέστη στις 16/9 βλάβη της κυρίας μηχανής.
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	Έλληνική	9.800	1974	Άνέφερε ζημία στη μηχανή στο Καοσιούνγκ, στις 16/9.
ΝΕΜΕΑ	Έλληνική	10.993	1979	Κατά την εκφόρτωση στη Βομβάη, στις 17/9, συγκρούστηκε με τό φορτηγό «Vishva Ambar» και υπέστη ζημιές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΒΙΚΤΩΡΙΑ ΙΙ	Έλληνική	12.0005	1968	Λά Παλλίς για Βιετνάμ, υπέστη πυρκαϊά στο μηχανοστάσιο στις 19/9, σέ θέση 33.45' Β, 28.54' Α. Ρυμουλκείται προς Πειραιά.
ΖΥΓΟΣ	Έλληνική	19.166	1976	Κατά την άγκυροβόληση στο Σάν Άντόνιο, στις 21/9 προσάραξε και υπέστη εισροή ύδάτων στα διπύθμενα.
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	Έλληνική	13.324	1973	Κατά την προσέγγιση στη Τσιταγκόγκ, συγκρούστηκε με τό τάνκερ «St Emilion» στις 11/9 και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ	Κυπριακή	18.700	1974	Ύπεστη σοβαρές έλασματοουργικές ζημιές, συνεπεία κακοκαιρίας, στο Ταϊτσούγκ μεταξύ 18-23 Σεπτεμβρίου.
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	Έλληνική	22.217	1966	Κατά τόν διάπλου της διώρυγος του Κιέλου στις 14/9, συγκρούστηκε με τό μικτό «Nefterudonoz 9M» και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΜΠΑΧΙΑΝΑ	Παναμαϊκή	14.397	1980	Συγκρούστηκε στο Λάγος, στις 1/8, με τό φορτηγό «Jalmojan» και υπέστη έλασματοουργικές ζημιές.
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	Λιβερίας	20.494	1984	Μπρέμερχάβεν για Άμβέρσα, συγκρούστηκε με φορτηγίδα, στο Βέσσερ στις 18/9.
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	Έλληνική	16.014	1977	Ούμπε για Σίμπα, κενό φορτίου, συγκρούστηκε με τό άκυβέρνητο όχηματαγωγό «Hiroyuki Maru» στις 16/9, άνοικτά του Φάρου Χίμε Σίμα και υπέστη έλαφρές ζημιές.
ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ:				
ΑΜΟΚΟΥΡΑ	Ν. Ζηλανδίας	19.867	1977	Προσέκρουσε σέ άποβάθρα, στο Νάπιερ στις 16/9 και υπέστη ρήγμα. Άναλήφθηκαν πρόχειρες έπισκευές.
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ	Όνδούρας	2.838	1967	Άγκυροβολημένο στις Λειξόες, υπέστη έκρηξη στο μηχανοστάσιο, στις 20/9.

AMATHUS NAVIGATION Co. LTD.

LEADING SHIPPING, AVIATION AND TRAVEL AGENTS IN CYPRUS

CHARTERERS • STEVEDORES • SHIP CHANDLERS • CLEARING
AND FORWARDING AGENTS

OWNERS OF THE AMATHUS BEACH HOTEL AT LIMASSOL

HEAD OFFICE AT LIMASSOL — TELEGRAPHIC ADDRESS "AMATHUS"

TELEX: 2249 — TELEPHONE: 62145 (8 lines)

BRANCH OFFICES IN ALL TOWNS OF CYPRUS

FOR YOUR INTEREST CONTACT US TO SERVE YOU IN CYPRUS

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η παγκόσμια ναυλαγορά ξηρού φορτίου κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Σεπτεμβρίου άνοιξε με πολύ ένθαρρυντικές προοπτικές και σαφώς ανοδικές τάσεις της ζήτησης και των ναύλων. Περί τα μέσα της περιόδου άπειλήθηκε κάποια άναστολή που σύντομα όμως ξεπεράσθηκε και τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές όλα δείχνουν ότι η 1η Οκτωβρίου θα βρεί την αγορά σε άνοδο.

Αντίθετα με τα σχόλια και τους διαταγμούς της τελευταίας αναφοράς μας, οι μεσίτες που ρωτήθηκαν δεν δίστασαν αυτή τη φορά να περιγράψουν την κατάσταση με καλύτερα χρώματα και, κυρίως, με περισσότερη εμπιστοσύνη ως προς τις άμέσως προσεχείς εξελίξεις, όχι βέβαια χωρίς και μία επιφύλαξη ως προς τις μακροπρόθεσμες προοπτικές.

Ωστόσο, μερικά γεγονότα δίνουν το μέτρο μίας αγοράς ακόμα ικανής να δημιουργεί προβλήματα στους ναυλωτές, όπως, π.χ. η ζήτηση χωρητικότητας στον Κόλπο ΗΠΑ και η σπάνις των πλοίων γενικού φορτίου στο Κόντινεντ όπου, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις σοβαρού παρατηρητή της αγοράς, η σχέση προσφοράς - ζήτησης έφθανε ήδη το 1 προς 2, αντίστοιχα, σε αριθμό πλοίων.

Η πολυσυζητημένη ανέλιξη του ναύλου πάναμαξ από Κόλπο ΗΠΑ για Ιαπωνία ή Κόντινεντ δεν έδωσε άφορμή περαιτέρω συγκινήσεων και η διακύμανση των 50 σέντς μπορεί να θεωρηθεί απόλυτα φυσιολογική αφού, πλην της τάσεως της αγοράς, μπορεί να αποδοθεί και σε ιδιαιτερότητες κάθε περίπτωσης. Τά δολ. 12.25/12.50 και τά δολ. 7.00/7.50, αντίστοιχα εκφράζουν μάλλον την σημερινή κατάσταση της αγοράς.

Ζωηρότητα παρατηρήσαμε επίσης και σε άλλες περιοχές του Αμερικανικού χώρου, όπως η Ακτή του Ατλαντικού με μερικές άσυνήθιστες ναυλώσεις, οι Μεγάλες Λίμενες με σοβαρό αριθμό πράξεων με πλέον χαρακτηριστική τούς 18.600 τόννους από Λίμενες στά δολ. 20 με συμπλήρωση μέχρι 26.100

τόννους στά δολ. 13 και προορισμό Τυνησία. Παρατηρητές πιστεύουν ότι επίκειται μεγάλος αριθμός ναυλώσεων από Λίμενες στις λίγες προσεχείς εβδομάδες.

Κάποια κίνηση στην Νότια Αμερική (Αργεντινή) δεν πρέπει να περάσει απαρατήρηση. Δύο φορτία των 20.000 προορίζονται για Δυτ. Μεξικό ενώ στην ίδια χώρα θα πάει και ποσότητα 22.000 από Ανατ. Αυστραλία (δολ. 14.50 φίο).

Αριθμός φορτίων από Καναδά και Αυστραλία για το Ιράκ (εκφόρτωση Ακαμπα) θα ζητήσει κάλυψη εντός των προσεχών ημερών.

Από Β. Γαλλία για Μεσόγειο, αριθμός φορτίων σιτηρών κινήθηκε στά συνήθη επίπεδα (20.000 τόννοι στά δολ. 6.65) χωρίς να κάνουν θόρυβο στην αγορά, οι γαιάνθρακες κράτησαν κάποια αποδεκτά επίπεδα και αριθμός ναυλώσεων γνώσθη, αν και στις πλείστες των περιπτώσεων έλλείπουν λεπτομερή στοιχεία. Όπως δέποτε, οι 90.000 τόννοι από Χ. Ρόουντς για Β. Γαλλία πληρώναν δολ. 5.20 ενώ δολ. 7.30 ήταν ο μέγιστος ναύλος για 60.000 τόννους από Ν. Αφρική για Αν. Μεσόγειο.

Τα σιδηρομεταλλεύματα κινήθηκαν σε πολύ μεγάλα μεγέθη μεταξύ των οποίων σημειώσαμε τούς 220.000 τόννους από Ν. Βραζιλία για Ιταλία στά δολ. 3.70, τούς 60.000 τόννους από Δυτ. Αφρική για Αν. Καναδά στά δολ. 4.75, τούς 120.000 από Αυστραλία για Κόντινεντ στά δολ. 6.05 και τούς 100.000 τόννους από Βόρεια Νορβηγία για Αμβέρσα στά δολ. 2.35 φίο.

Η ζάχαρη έκανε μάλλον ισχνή παρουσία και ο χαρακτηριστικός ναύλος από Αγ. Μαυρίκιο στο Λονδίνο με 14.750 τόννους στις λίρ. 13.000 είναι απογοητευτικός.

Τίποτε ιδιαίτερο στά λιπάσματα που ακολούθησαν τά ήδη γνωστά.

Φορτία τσιμέντων, παλαιοσιδηρών κλπ. συμπληρώνουν μία εικόνα για την οποία δεν μπορεί κανείς να έχει ιδιαίτερα παράπονα.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Μεγάλος ο αριθμός των πράξεων, στήριξε την αγορά και πιθανόν αποτέλεσε την πρώτη πηγή άπασχόλησης. Συγκριτικά υγιής ο Ατλαντικός, με ζήτηση πλοίων πολλαπλής χρήσεως στο Κόντινεντ και μεταφοράς χύδην στις λοιπές περιοχές.

Από τις πολύ πρόσφατες πράξεις, ως σημειώσουμε:

— 40.000 τόν. d.w. Κόλπος ΗΠΑ/ Αίγυπτο δολ. 5.500.

— 40.000 τόν. d.w. Βαλτική / Αλεξάνδρεια δολ. 4.800.

— 29.000 τόν. d.w. Κόλπος ΗΠΑ/ Μεσόγειος δολ. 4.800.

Ακόμα καλύτερη η κατάσταση στην Απω Ανατολή όπου πάναμαξ για κυκλικό Ειρηνικού ή Αυστραλίας, έπιασε μέχρι δολ. 6.000.

Από Νότια Αφρική για Κόντινεντ, handy size (26.000 TDW) κλεινόταν στά δολ. 3.500.

Γενικά, η αγορά κινήθηκε σε κανονικούς ρυθμούς που θύμιζαν καλύτερες εποχές και που έκαναν γνωστό μεσίτη του Πειραιά να διερωτάται: «Νά είναι αυτό μία μόνιμη βελτίωση ή, ίσως, η εποχιακή ανάκαμψη έρχεται κάπως γρήγορα;».

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Μετά την πρόσφατη θριαμβευτική πορεία τους προς άνω για τά σύγχρονα μέτρα κορυφής, οι ναύλοι των πετρελαιοφόρων φαίνονται να οδηγούνται προς τά κάτω. Ηδη συμφόρηση παρατηρείται στον Περσικό με 40 περίπου πλοία διαφόρων μεγεθών άναζητούνται ναύλο. Περί τά 15-20 VLCC / ULCC βρίσκονται μεταξύ τους.

Οι 240.000 τόννοι για Απω Ανατολή μόλις πίνουν WS 37-40 ενώ οι 120.000 τόννοι για Κόντινεντ WS 55. Παρόμοιο πλοίο πληρωνόταν στην περιοχή δολ. 13/14.000 την ημέρα για άποθήκη.

Πτωτικές οι τάσεις και στις λοιπές αγορές, συνεχώς μάς θυμίζουν ότι οι άποκατάσταση της ισορροπίας προσφοράς - ζήτησης

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



δεν είναι θέμα συγκυριών.

"Ετσι, οι 65.000 τόννοι από Μεσόγειο για Κόντινεντ κλείνονταν στα WS 70, οι 95.000 τόννοι από Δυτ. Αφρική για ΗΠΑ στο χαμηλό WS 52 ενώ, στη Βόρεια Θάλασσα, οι

80.000 τόννοι για τοπική μεταφορά πλήρων τό κατά 8% χαμηλότερο WS 59.

Στην Καραϊβική, που όπωσδήποτε δεν έγραψε... Ιστορία, οι 60.000 τόννοι για 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ πλήρωναν WS 110.

τά ναυλωθέντα 'Ελληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΣΕΡ ΤΖΩΝ: Κούβα 12.000 τόν. περίπου ζάχαρη σε σάκκους Λουάντα, δολ. 48,50 φίο, 750/250 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 13-19.

ΠΑΜΙΣΟΣ: Τολέδο 16.500 τόν. γεννήματα Λισαβώνας/Αμβούργο, δολ. 15 φίο, 5 ημέρες, 'Οκτωβρ. 2-10.

ΑΜΙΛΛΑ: Τολέδο 15.300 τόν. γεννήματα 'Αμβέρσας/Αμβούργο, δολ. 15 φίο, 6 ημέρες, Σεπτ. 29 - 'Οκτ. 4.

ΕΥΛΙΜΕΝΗ: 'Αμερ. Κόλπο 52.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 12 φίο, 11 ημέρες, Σεπτ. 29 - 'Οκτ. 8.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ: 'Αμερ. Κόλπο 60.000 τόν. σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 7,50 φίο, 10 1/2 ημέρες, 'Οκτ. 3-10.

ΤΖΑΚΥ: Βαλτιμόρη 50.000 τόν. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 12,50 φίο, 11 ημέρες, 'Οκτ. 15-30.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ: 'Αμερ. Κόλπο 18.400 τόν. σιτηρά Λά Γκουαίρα/ Μαρακάιμπο δολ. 200.000 κατ' άποκοπή φίο, 25 ημέρες, Σεπτ. 10-15.

ΜΑΡΙΑ Β.: Λέικ Τσάρλς 61.000 τόν. κώκ πετρελαίου 'Ιαπωνία, δολ. 695.000 κατ' άποκοπή φίο, 20.000/20.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 12.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ: Ρότερνταμ 62.000 τόν. γαϊάνθρακες Γένοβα, δολ. 3,15 φίο, 2 1/2 / 2 1/2 ημέρες φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρ. 5-10.

ΠΛΑΣΤΙΡ: Κάντιλα 20.000 τόν. σιτηρά 'Ακαμπα,

δολ. 9,50 φίο, 1.500/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΝΙΟΥ ΦΟΡΣΙΟΥΝ: Κπέμε 9.000 τόν. φωσφάτα δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 23,75 φόρτωση κλίμακας/1.000 τόν. έλ. εκφόρτωση, Σεπτ. 22-30.

ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ: Μανφρεντόνια 20.000 τόν. λιπάσματα χύδην δυτ. άκτή 'Ινδίας, δολ. 17 φίο, 3.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 29 - 'Οκτ. 3.

ΑΣΤΗΡ: Πόιντ Νουάρ 16.500 τόν. σιδηρομετάλλευμα Ταινγκτάο, δολ. 16 φίο, 5.000/1.400 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 22-30.

ΠΑΤΜΟΣ: Κωστάντζα 14.000 τόν. φωσφάτα σε σάκκους δυτική άκτή 'Ινδίας, δολ. 18,95 φίο, 2.000/750 τόν. φορτοεκφόρτωση, Σεπτ. 22-30.

ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ: Τουμπαρό 160.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα Τάραντο, δολ. 3,65 φίο, 3 ημέρες/30.000 τόν. φορτοεκφόρτωση, 'Οκτωβρίου 10-20.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ: 26.782 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Τόκυο Σεπτ. 20-25, έπαναπαράδοση Μεγ. Λίμνες, δολ. 3.200 τήν ημέρα.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ: 36.882 τόν. d.w. του 1977, παράδοση Νότια 'Αφρική άρχές 'Οκτωβρίου, έπαναπαράδοση 'Απω 'Ανατολή, δολ. 4.500 τήν ημέρα.

ΝΙΜΡΟΝΤ: 72.539 τόν. d.w. του 1976, παράδοση Ποχάγκ Σεπτ. 20-29, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με έπαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.200 τήν ημέρα.

ΑΠΝΟΙΑ: 72.070 τόν. d.w. του 1975, παράδοση Κόντινεντ άμεση, ταξίδι μέσω Μόμπιλ με έπαναπα-

ράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.900 τήν ημέρα.

ΒΕΡΓΚΟ: 113.807 τόν. d.w. του 1972, παράδοση Ρότερνταμ Σεπτ. 10, ταξίδια δύο έως τεσσάρων μηνών προς δολ. 5.750 τήν ημέρα.

ΦΙΔΙΑΣ: 35.300 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Τάμπα 'Οκτωβρ. 1-10, έπαναπαράδοση 'Αμβέρσας/Ρότερνταμ, δολ. 5.200 τήν ημέρα.

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΛ: 26.026 τόν. d.w. του 1980, παράδοση Μίντλεσμπρο Σεπτ. 23-27, έπαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο, δολ. 2.600 τήν ημέρα.

ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ: 40.876 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Νιού Σάουθ Γουέιλς Σεπτ. 23, έπαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 3.750 τήν ημέρα, πλέον δολ. 67.000 για πλοϊ υπό έρμα.

ΙΣΤΡΙΑ: 64.911 τόν. d.w. του 1972, παράδοση 'Ιαπωνία Σεπτεμβρίου 28-30, ένα κυκλικό ταξίδι Βορ. Ειρηνικού με έπαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 5.050 τήν ημέρα.

ΛΟΥΣΥ: 26.631 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Νοτ. 'Αφρική 'Οκτωβρίου, έπαναπαράδοση 'Αμβέρσας/Αμβούργο, δολ. 3.500 τήν ημέρα.

ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ: 41.630 τόν. d.w. του 1986, παράδοση 'Ιαπωνία 'Οκτωβρίου 1-10, ένα κυκλικό ταξίδι μέσω Αυστραλίας, Πακιστάν καί 'Ινδίας, δολ. 4.100 τήν ημέρα.

ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ: 26.200 τόν. d.w. του 1974, παράδοση Φλάσσινγκ Σεπτεμβρίου 29-30, ταξίδι μέσω Περσικού Κόλπου με έπαναπαράδοση διειρχόμενου Μουσκάτ, δολ. 4.500 τήν ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ: Σαλλόμ Βόε 78.000 τόν. μέρος φορτίου, Χάλιφαξ, WS 72,5, Σεπτ. 28.

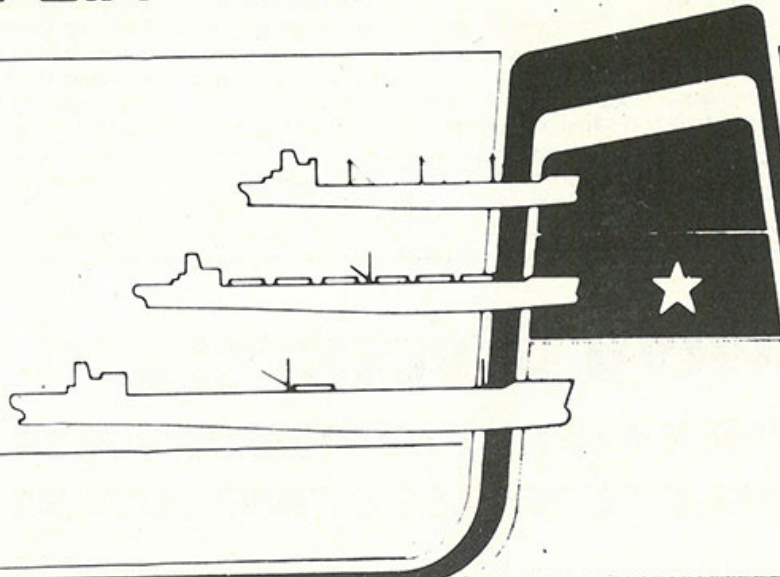
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥΥ: Πλωτή άποθήκη 'Αμερ. Κόλπο 1-3 εβδομάδες με φορτίο περί τούς 80.000 τόν. προς δολ. 17.000 τήν ημέρα, Σεπτ. 19.

ΛΙΑ: Σκίκιντα 29.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 142,5, όψιόν Μεσόγειο WS 155, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 132,5, Σεπτέμβριο.

ΑΡΙΑΔΗΝΗ: Μπόνου 64.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 70, Σεπτ. 30.λ

ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ: Μαύρη Θάλασσα 33.000 τόν. καθα-

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ρά, μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 132,5, όψιόν Μεσόγειο WS 142,5, όψιόν άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 122,5, Σεπτέμβριο.

ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ: 'Ινδονησία 85.000 τον. μέρος φορτίου, Αύστραλία WS 70, όψιόν δυτική άκτή ΗΠΑ WS 65, Σεπτ. 20.

ΑΚΟΗ: Κολέ 120.000 τον. Γαλλία, WS 47,5, Σεπτ. 20.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Δυτική 'Αφρική 100.000 τον. μέρος φορτίου άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 55, άμεση.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΛΛΙΑΝΣ: Ράς Τανούρα 260.000 τον. 'Αίν Σούκχνα WS 41,5, Σεπτέμβριο.

ΦΛΟΡΙΝΤΑ: 'Ορμούζ 110.000 τον. μέρος φορτίου, Σιγκαπούρη WS 62,5, Σεπτέμβριο.

ΜΕΛΤΕΜΙ: Καραϊβική 38.000 τον. άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 112,5, Σεπτ. 5.

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ: Ραμπόν Γκράντε 125.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ WS 26,5, όψιόν Μεσόγειο WS 24, Σεπτ. 27.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Σικελία 25.000 τον. καθαρά 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 130, Σεπτ. 16.

ΑΞΙΟΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική/ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 135, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 150, Σεπτ. 25.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Περσικό Κόλπο 50.000 τον. καθαρά μέρος φορτίου 'Ιαπωνία WS 120, Σεπτέμβριο.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Λά Σαλινά 62.000 τον. μέρος φορτίου Λέικ Τσάρλς, WS 81, Σεπτ. 22.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΕΛΕΝΤΟΡ: Κεϋχάν 80.000 τον. μέρος φορτίου 'Ισπανία, WS 72, Σεπτ. 24.

ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ: 'Ες Σίντερ 80.000 τον. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 72,5, Σεπτ. 25.

ΝΤΟΡΙΣ: Κολέ 95.000 τον. μέρος φορτίου άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 52,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 55, Σεπτ. 27.

ΜΕΑΝΔΡΟΣ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ./ 'Αμερ. Κόλπο/ ΗΒ/Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 130, 'Οκτωβρ. 2.

ΑΜΑΖΟΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ: Βραζιλία 27.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο/ ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 135, όψιόν Δυτ. 'Αφρική WS 147,5, 'Οκτωβρ. 3.

ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ: 'Ελευσίνα 45.000 τον. μέρος φορτίου, Αύγουστα WS 130, Σεπτ. 24.

ΠΛΑΚΟΥΡΑ: Δυτ. 'Αφρική 80.000 τον. Κεμπέκ, WS 70, Σεπτ. 26.

ΜΑΡΙΤΣΑ: Λαβάν 'Αϊλαντ 130.000 τον. Τουρκία, WS 65, Σεπτέμβριο.

ΓΚΑΛΛΑΝΤ: Περσικό Κόλπο 230.000 τον. Νότιο Κορέα, 7 άνά τόννο, Σεπτέμβριο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ: 'Αρζού 64.000 τον. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο, WS 70, Σεπτ. 29.

ΚΟΡΙΑΝΝΑ: Ράς Τανούρα 44.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, Τζέντα WS 142,5, Σεπτέμβριο.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ: Καραϊβική 58.000 τον. άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Αμερ. Κόλπο WS 144, Σεπτ. 25.

ΤΣΑΜΠΙΟΝ: 'Ινδονησία 110.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο, 1.250.000 κατ' άποκοπή, Σεπτ. 20.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: Τής 65.000 τον. μέρος φορτίου 'Ιταλία, WS 49,5, 'Οκτωβρίου 1.

ΑΣΚΟΝΑ: 'Ιταλία 30.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 125, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 135, όψιόν Μεσόγειο WS 145, Σεπτέμβριου 29.

ΚΑΣΤΟΡ: Δυτική Μεσόγειο 25.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ WS 170, όψιόν Μεσόγειο WS 175, Σεπτέμβριου 28.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Γουέστερνπορτ 83.000 τον. 'Αμερ. Κόλπο WS 43, 'Οκτωβρίου 1.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ: Σαλλόμ Βόε 65.000 τον. μέρος φορτίου, άκτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 65, όψιόν άνατολ. άκτή Καναδά WS 70, 'Οκτωβρίου 6.

ΣΗΜΠΟΡΝ: Μαύρη Θάλασσα 28.000 τον. καθαρά, μέρος φορτίου ΗΒ/ Κόντινεντ WS 130, όψιόν

Μεσόγειο WS 140, Σεπτέμβριο.

ΦΕ'Ι: Μπιλμπάο 30.000 καθαρά, μέρος φορτίου άκτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ/ 'Αμερ. Κόλπο, WS 127,5, 'Οκτωβρίου 2.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ: Ντός Μπόκας 65.000 τον. μέρος φορτίου Τάξας Σίτυ, WS 72,5, 'Οκτωβρίου 2.

ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ: Περσικό Κόλπο 130.000 τον. μέρος φορτίου, ΗΒ/ Κόντινεντ/ Μεσόγειο WS 45.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ: Δυτ. 'Αφρική 90.000 τον. ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 49, Σεπτέμβριου 29.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ: Περσικό Κόλπο 260.000 τον. 'Ερυθρά, WS 37,5, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ / Μεσόγειο WS 32.

Οι αγοραπωλησίες

Τό ένδιαφέρον γιά δεξαμενόπλοια παρέμεινε άμείωτο καί τά λίγα προσφερόμενα πλοία γρήγορα βρίσκουν περισσότερους άπό ένα ύποψήφιους. 'Η σταθεροποίηση των τιμών σέ άνώτερα των προσφάτων επίπεδα είναι πλέον γεγονός. Τό έρώτημα τής διάρκειας, άπόρροια τής αντίστοιχης άπορίας πού άφορά στή ναυλαγορά, παραμένει άωρόυμενο.

'Ας αναφέρουμε λίγες χαρακτηριστικές περιπτώσεις:

— Μ/Τ "FAIRFIEL PHOENIX" (65.800/81) δολ. 10.500.000.

— ΜΤ "JADECORN (81.300/77) δολ. 7.800.000.

— ΜΤ "TRICORN (άδελφό του προηγούμενου) δολ. 7.800.000.

ΜΝ "OBO PRINCESS" (127.000/76) δολ. 8.800.000.

Αύξηση του ένδιαφέροντος καί στά μπάλκ κάρριερς όπου τό πάναμαξ Μ/Ν "JONNA DAN" (71.700/75) έφέρετο συζητούμενο στά δολ. 4.000.000 καί τά μικρότερα ΜΝ "VAN FORT" (34.000/78), ΜΝ "AMANDA" (39.000/77) καί "AVRA" (26.600/74) άλλαζαν χέρια αντί δολ. 3.250.000/3.450.000/1.500.000, αντίστοιχως.

Πολύ ένδιαφέρον συνάντησε τό "PACIFIC EXPORTER (βλ. προηγούμενο τεύχος μας) όριστικά πωλήθηκε αντί δολ. 940.000.

Τέλος, τό ΜΝ "SILVER DIANNA" (28.300/74 Ταϊβάν μόλις έπιασε δολ. 1.200.000.

Κάποιο ένδιαφέρον, έν πολλοίς στά παρασκήνια, γιά πλοία γενικού φορτίου, όπου τό ΜΝ "LEONIS HALCOUSIS" (15.200/77) έπιασε δολ. 1.000.000 σέ πλειστηριασμό, ένώ γιά

FREEDOM MK I του 1976 οί πωλητές άνέβαζαν τήν τιμή στά δολ. 1.400.000. 'Αντίθετα, SD-14 του 1973 δεχόταν τιμή μεταξύ δολ. 700/800.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

'Η ζήτηση πλοίων στήν 'Απω 'Ανατολή φαίνεται νά άναπτύσσεται σέ πλέον κανονικούς ρυθμούς άν καί ή Κίνα άκολουθεί «έκλεκτική» πολιτική πού γιά πολλούς είναι άπόρροια στενότητας σέ συνάλλαγμα. Γιά 6.000 τόννους οί ιδέες ήσαν περί τά δολ. 108-110.

'Αντίθετα, ή Νότια Κορέα είναι προθυμότερος αγοραστής, κατά προτίμηση μεγάλων μονάδων, καί είναι χαρακτηριστική ή τιμή των δολ. 118.75 γιά τούς 19.300 τόννους.

Παρά τίς μόνιμες καί έκτακτες δυσκολίες (τυφώνες) ή Ταϊβάν αγόρασε αριθμό πλοίων στίς τρέχουσες τιμές μέ παράδοση ΚΑΟΗ-SIUNG καί άκόμα μερικά μέ παράδοση «όπου εύρίσκεται» σέ τιμές των όποιών ή μνεία έλάχιστα συμβάλλει στή διαμόρφωση ιδέας περί τιμών.

Σοβαρός αγοραστής ή 'Ινδία μέ αριθμό άγορών στά Δυτικά παράλια αντί δολ. 104/108 άνά τόννο.

Ούραγός τής 'Ινδίας τό Πακιστάν, μόνο στά μικρότερα πλοία είναι ανταγωνιστικό, άν καί οί πρόσφατες πωλήσεις 6.000 τόννων στά δολ. 103 καί 4.000 τόννων στά δολ. 101 σημαίνουν άνοδο.

Τό Μπαγκλαντές βγαίνει άπό τό λήθαργο μέ δολ. 103 γιά 4.900 τόννους (μετρητοίς) καί δολ. 98-100 γιά μικρότερες μονάδες.

Τίποτα δέν άξίζει ιδιαίτερο σχολιασμό στό Μεσογειακό χώρο.



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

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

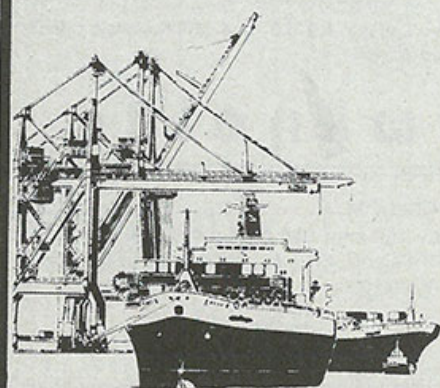
TELEPHONE: 00441 - 6284050
TELEX: 886958 EPEMBI G.
FASCIMILE: 6389991

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

NAFTIKA CHRONIKA



A SAFER MEDITERRANEAN?

On July 30, there was an explosion on the Panamanian cruise ship "Emerald Seas" which injured 17 persons. There is some dispute over the extent of the fire that followed between the company, which played it down, and certain passengers who say it was extensive and complained of the inadequacy of the ship's lifesaving equipment. The truth, of course, will come out at the investigation of the incident and it is rumoured that the exaggeration of the danger was made purposely by some people who aim to file suits against the company — a common practice in the United States.

However, the 1,000 odd American tourists, except for the injured, were disembarked safe and sound on the following day in port where the company offered them the choice of a 50% refund of the fare or another cruise.

We do not know what they chose but what we do know is that the unjustified fears that kept them from a Mediterranean cruise did not prevent a serious incident in home waters. Perhaps they should rethink coming back to the Mediterranean next year.

SECURITY MEASURES

IMO's Committee on Security has examined the measures planned for coping with terrorist attacks on ocean liners and cruise ships. According to IMO circles these measures are most specific and so strict that they will enable cruise operators to prevent effectively any repetition of the "Achille Lauro" affair.

The United States are interested in hastening the application of these measures as are many other member countries of IMO. The proposed measures are contained in a 20-page report (published in the Greek section of this issue) which places emphasis on strict con-

trols in port. As pointed out by IMO officials, in order to put a stop to the placing of bombs on board ships and prevent the embarkation of terrorists, the same security systems applied at most airports must be introduced in sea ports. A number of ports already apply effective control measures but their application must become more general. Also, port authorities must cooperate with each other in this respect and appoint coordinators. Naturally, these security checks will cause a certain amount of delay or annoyance to passengers but they must understand that it is for their own good and safety.

LIBERIA REDUCES REGISTRATION FEES

Liberia's Minister of Finance Mr. Robert C. Tubman announced on September 4th, the formal approval by the Legislature of Liberia of important reductions in vessel Registration Fees which should help increase the tonnage registered under the Liberian flag.

Temporary reductions announced several months ago are effective from July 1, 1986. The basic across the board reductions for vessels under 80,000 net registered tons is 12 cents per ton and vessels over 80,000 net registered tons is 20 cents per net ton.

A further reduction of 10 cents per net ton is granted provided an owner or operator is a member in good standing of the Liberian Shipowners' Council. Should an owner or operator have been a member of LSC for 5 years or more or alternatively an owner with vessels or a vessel under Liberian Flag for at least 5 of the last 10 years an additional 5 cents reduction will be granted.

These reductions are the result of a study of the world shipping market which highlighted ways the Administration could assist shipowners struggling against continuing low freight rates and persistent forces working against market recovery.

Minister Tubman stated that the high quality of service offered by Liberia to the shipowning community would continue to be improved wherever possible.

The Minister also announced the promulgation of new simplified procedures relative to Bareboat Charter Registration providing both for "bareboating in" to Liberian Registry and "bareboating out" from Liberian Registry.

WAGES AND BONUSES

For this year, the crews of the fleets of eight large shipping firms in Japan

have accepted a reduction of the annual bonus which had been increased by 5.2 last year and will be increased by only 3.4% this year.

In Japan, bonuses are considered as a general and fixed complement to the monthly wages and amount to the equivalent of four to six months' wages per annum. They make the Japanese seaman one of the best paid in the world. The basic wage of a Japanese able seaman is 140,000 yen while a master earns 313,500 yen. These wages are as a rule higher than those provided for by the collective agreements between shipping firms and the All Japan Seamen's Union. At the same time, Japanese seamen enjoy generous social benefits such as sick pay, pensions, etc.

The high cost of manning a Japanese flag ship has led many shipping companies, such as Japan Line for instance, to reduce their complements and apply a programme of voluntary retirement and early pensions or transfer to shore jobs. On its side, the seamen's union has asked for an increase in seamen's jobs and has accepted that members should work on ships flying foreign flags but owned by Japanese interests.

ABORTED MERGER

There were angry reactions to the news that the merger between France's Compagnie Generale Maritime (CGM) and Chargeurs Reunis had fallen through. The official announcement said the merger plan had been aborted because the time for it was not considered ripe and added that an effort was being made to revivify CGM with a state contribution of 700 million francs.

One of the first reactions came from members of the central committee of Chargeurs Reunis who declared their disapproval of the abandonment of a plan which would have created a large, French shipping enterprise able to compete with the largest enterprises in Europe

and the rest of the world with corresponding benefits to the French flag and the French seafaring community. At the same time, the maritime unions declared that the government's veto on the merger will heighten the dangers facing the two firms from competition and, even worse, might lead to their sale to foreign interests.

MANX REGISTRIES

If the number of ships registered in the Isle of Man continues at the present rate, the present total of 40 ships (250,000 grt) is expected to double by the end of the year. Indeed, following the ratification of the MARPOL convention, more and more tanker owners are showing an interest in transferring to Manx registry. Among them are Anchor Line, with five LPG carriers and Canadian Pacific with a number of petroleum products vessels of 30,000 dwt. Moreover, other well known British firms such as Denholms and Ellerman have already registered ships in the Isle of Man.

In view of the fact that the terms of Manx registry are identical with British registry it would seem that the reasons for preferring it are the economic conditions on the island and crewing regulations.

The Manx authorities will not accept registries unless a genuine link can be proved.

DUTY FREE GOODS

It would seem that the purchase of duty free goods on the ferries that ply the North Sea, the Irish Sea and the English Channel is so popular that it is the number one profit earner for these ships. So much so, in fact, that were it not for such profits, the fares on the ferries would have to be increased by 25% to compensate for them. According to the available data, 90 million pounds were spent on duty free goods on ships belonging to the British Shipowners' Association in the past year and this would seem to account for the shipowners' interest in the introduction of Community legislation on duty free goods on ships and aircraft.

It should be noted that two Community directives have already been issued on the subject by which the legal status of duty free trading on ships, aircraft and in ports and airports on community territory has been defined. The European Parliament and the European Commission have already agreed to go ahead with the necessary legislation but some of the EEC member countries have not yet expressed their views on the subject. This is causing some anxiety a-

mong the interested parties who feel that if the legislation is not passed in the next six months, it never will be.

NEW LOCATION FOR JSA REGIONAL OFFICE

From October 1st, the Regional office of Jardine Shipping Agencies has been relocated in Singapore and situated adjacent but not within the existing Jardine shipping agency office operating in Singapore. This move does not alter any functional or managerial capacity of the Jardine Agencies network and was decided as a move to increase opportunities for the group throughout South East Asia.

It should be noted also that Caltex, the Dallas based oil company, has recently appointed Jardine Shipping Agencies to handle the Caltex shipping agency business at a number of ports in South East Asia. These include Singapore, Hong Kong, Batangas in the Philippines, and will extend in due course also to Thailand.

SWOPS VESSEL BEGINS IN HARLAND AND WOLFF

A major milestone in the design, development and build programme for the oil production, storage and transport vessel has been reached as the keel was laid in the 1.2 million tdw building dock of Harland and Wolff in Belfast.

The SWOPS vessel is a joint venture between two of the foremost offshore related companies in the United Kingdom — BP and Harland and Wolff.

It is also a venture which has widespread implications for many compa-

nies. To date orders worth almost 40 million pounds have been placed with British manufacturing companies.

136 NEW VESSELS CLASSED WITH ABS DURING THE FIRST SIX MONTHS OF 1986

The Semiannual Meeting of the Board of Managers of the American Bureau of Shipping was held at the ship classification society's world headquarters in New Jersey, on 16 September 1986. William N. Johnston, Chairman and President of ABS, reported that during the first six months of 1986 ABS classed 136 new vessels and offshore installations of 901,000 gross tons and 65 existing vessels of 398,000 gross tons. As of 1 July 1986 the ABS fleet of classed vessels was 13,855 of 96,640,000 gross tons.

Mr. Johnston said, that the number of vessels in the ABS orderbook grew by a modest amount during the January to June period. During that six month period, ABS received requests to class 181 new vessels and offshore installations of 1,130,000 gross tons, so that the ABS orderbook, on 1 July 1986, stood at 778 vessels of 5,384,000 gross tons building or contracted to be built to ABS classification in 33 countries.

RECEPTION OF THE SUNDERLAND CLUB

The Chairman and Directors of Sunderland Steamship P & I Club gave a reception recently in Athens on the occasion of their annual meeting held as usual in Greece.

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

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines) 03777

Telex: 710080 CHIOS I — 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS NAPLES

A great number of shipowners and other members of the Greek shipping community attended the reception held at the Glyfada Golf Club on September 18th.

RICHARD T. SOPER ELECTED PRESIDENT OF ABS

Richard T. Soper was elected President and Chief Operating Officer of the American Bureau of Shipping by the Board of Managers. Mr. Soper, who is Executive Vice President of Sea-Land Service, Inc., will assume his duties with the international ship classification society on 1 November 1986 while Mr. William N. Johnston will continue as Chairman and Chief Executive Officer.

Mr. Soper's career in the marine industry began at a young age and he joined American Export Lines as a third mate, sailing on liberty ships in World War II.

After the war he sailed as second and first mate, and captain on American Export ships, and later earned a bachelor of science degree in 1955 by continuing his education at Harvard University, and studied engineering at the University of Maryland and Pennsylvania State College.

In 1962 Mr. Soper joined Sea Land Service, Inc. as manager of Vessel Operations, overseeing twelve ships in a period shortly after the company launched container operations.

In 1976 he became Executive Vice President, and is now senior executive in charge of the worldwide marine operations of all 66 owned and chartered vessels of the Sea Land fleet.

Mr. Soper was elected a Member of ABS in 1977, and in 1984 he was elected to the ABS Board of Managers, and to the Management Committee in 1985.

Mr. Soper speaks French, German and Italian, and has a keen interest in education and has taught a course on maritime technology at the World Maritime University.

OFFICIAL OPENING OF STORM SURGE BARRIER

The Storm Surge Barrier on the Eastern Scheldt in the Southwest Netherlands has now been completed. The prefabricated elements have all been placed in position by lifting vessels and a floating derrick. The last of the 62 steel gates was lowered into place a few weeks ago, watched by HRH Princess Juliana. Her daughter, Queen Beatrix, will declare the Storm Surge Barrier operational on 4 October.

The view from the sea reveals that the elements are now all in place and that the final part of the work is being rounded off. In fact, the finishing touches are being added to the central operating system. The Storm Surge Barrier will then be ready to perform the task it was built for — to protect the low-lying regions of the Netherlands from storm surges.

Nine kilometres wide at its mouth, the Eastern Scheldt estuary is the last and largest of the four waterways in the Southwest of the Netherlands which have been closed to the sea. The Province of Zeeland has now been made as safe as it possibly can be against the sort of storm surge which devastated the archipelago in 1953. In that year, large parts of the islands were engulfed by seawater after a violent storm and heavy waves had destroyed the dykes in many places. Nearly 2,000 people lost their lives, and many more suffered considerable material losses.

The Storm Surge Barrier in the Eastern Scheldt is the last part of the multi-billion dollar Delta Project which has taken thirty years to complete.

MAN B & W DIESEL ENGINES TOP 10 MILLION BHP SALES

Market confidence in MAN B&W Diesel's series of low speed crosshead engines is reflected in a reference list

whose aggregate output has now topped 10 million bhp. The breaching of that barrier — and the dominating position in world propulsion markets — is even more significant because of the comparatively short time since the launching of the initial programme in 1983.

The uniflows scavenged, two stroke engine's range now embraces eight bore sizes from 260 mm to 900 mm offering single engine outputs from as low as 700 kW (950 bhp) to 47280 kW (64320 bhp) the widest power band available for economical propulsion from any designer. Three different stroke/bore ratios and individual layout flexibility allows the operator to select an engine which most precisely matches the intended newbuilding or retrofit application.

50 YEARS AGO

— During the third quarter of the year 14 ships totalling 44,488 grt. were deleted from the register and six ships of 15,092 grt. were inscribed. As a result of this reduction of eight ships totalling 29,396 grt. the total strength of the Greek fleet on June 30 consisted of 596 ships of 1,781,668 grt.

— On September 9 the keel was laid at the Naval Dockyard of a powerful tugboat which will be the first steamship to be entirely built in Greece.

— Legislation has been passed for the setting up of a Seamen's Labour Exchange which will be supervised by the Undersecretariat of Mercantile Marine.

— We are informed by Mr. J.D. Chandris that he is setting up a regular line on a fortnightly basis between the Danube, Bulgaria and Turkey and Greece, Malta, Western Italy, Marseilles and Barcelona.

— The French cargo ship "L'Ida" of 3,396 grt. built in 1910 was delivered in Rouen to Mr. G. Louloudis who transferred it to Greek registry and renamed it "Oceanis".

(Naftika Chronika No. 139-1/10/1936)



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



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχώρησε — δ. = διήλθε — ε. = έφθεσε)
(β) = δεξαμενόπλοιο — (μ) = μκτόν)

ΑΒΙΝ Ο'Α ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)...	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	8217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
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 ΓΕΩΡΓΙΟΣ III	61	8254
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10469
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΣ	71	11857
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ	71	10208
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΙΑΤΙΚΗ (δ.)	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	69	15474
ΑΘΕΡΑΣ	69	9099
ΑΘΗΝΑΙ	62	11047
ΑΘΩΝ	79	10428
Α'Ι'ΒΑΛΙ	70	8898
ΑΓΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΓΓΕΛΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
Α'Ι'ΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
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
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715
ΑΙΟΛΟΣ	71	9885

Α'Ι'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΤ	77	9083
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΜΕΝΤ	68	9710
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ	81	10714
Α'Ι'ΡΗΝΣ ΣΑΦΑ'Ι'Ρ	77	10153
ΑΙΤΣΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20960
ΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'Ι'ΟΝ	77	38484
ΑΙΤΣΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΙΑ	71	16018
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΑΔΗΜΟΣ	72	13179
ΑΚΑΡΝΑΝΙΑ	73	9044
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19869
ΑΚΡΑΤΑ	75	9753
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785

ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΑ	73	8824
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΙΑ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΚΑΜΠΟΣ	68	11434
ΑΛΙΚΗ II	76	12376
ΑΛΙΚΗ I.P.	70	10011
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	75	11284
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	10400
Α Λ Κ Μ Α Ν	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΑ	70	11870
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑ'Υ'	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	72	1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΤΡΑΣΤ	84	13911

δ. Π. Σαΐδ 28/8	
δ. 'Επτάνησα 6/8	
δ. Σουέζ 28/8	
δ. Σουέζ 10/8	
α. Γένοβα 21/8	
α. Σάντος 19/8	
αργεί Πειραιά	
στο Ρεσίφ 23/8	
προς Πάτρα 30/4	
αργεί Πειραιά	
α. Βικτώρια 15/8	
α. Μανίλα 24/8	
α. Ροζάριο 13/8	
στο Ρόττερταμ 13/8	
προς Μπ. 'Αμπάς 11/7	
αργεί Πειραιά	
δ. Παναμά 4/8	
δ. Σουέζ 26/8	
α. Καρντέγια 19/8	
αργεί 'Ελευσίνα	
α. Μεξικό 10/8	
προς Παναμά 22/7	
αργεί 'Ελευσίνα	
α. 'Αμστερνταμ 18/8	
α. Σάο Σεμπασιτιό 9/7	
προς Μερσίνη 14/8	
δ. Πόρτ Σαΐδ 25/8	
επωλήθη άλλοδαπούς	
αργεί 'Ιθάκη	
α. Θεσσαλονίκη 25/8	
α. Πόρτ Κέμπελα 28/8	
δ. 'Ελσινόρη 18/8	
α. Σιγκαπούρη 15/8	
α. Τέτνευ Τέρμιναλ 28/8	
αργεί Χαλκίδα	
προς 'Αδελ 29/7	
προς Μαρκάιμπο 24/7	
α. Ν. 'Υόρκη 13/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 30/7	
α. Κισαράζου 6/8	
προς Γένεμπο 29/8	
α. Σπλίτ 19/7	
σημαία Μπαχάμας	

α. Σαβάνη 19/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 18/8	
μετ. «Μύρνα» (ε.)	
προς Βενεζουέλα 24/7	
α. Σαβάνη 11/8	
α. 'Αμβέρσα 28/8	
α. Φόξ 26/8	
α. 'Αμβέρσα 30/8	
α. Νταμόν 12/8	
α. Θεσσαλονίκη 16/8	
α. Σιγκαπούρη 24/8	
αργεί Πειραιά	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 29/7	
προς 'Απω 'Ανατολή 30/8	
α. Βοστώνη 20/8	
α. Πειραιά 11/8	
προς 'Οζάκα 27/8	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/7	
α. Πειραιά 28/7	
α. Σόντερχαμ 22/8	

αργεί Πειραιά	
α. Σάντος 17/8	
α. Σουέζ 27/8	
αργεί 'Ελευσίνα	
αργεί Χαλκίδα	
α. Ντάρμπαν 16/8	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς	
αργεί 'Ελευσίνα	
α. Γιβραλτάρ 1/8	
επωλήθη	
α. Καράτσι 16/8	
α. Ρόττερταμ 21/8	
α. Θεσσαλονίκη 7/8	
α. Τσίμπα 13/8	
επωλήθη	
στο Μουτσούρε 19/8	
α. Χουαγκου 1/8	
ναυπηγ. Τόκυο	
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/8	
α. Κέηφ Τάουν 11/8	
αργεί 'Ελευσίνα	
α. Μπανγιανμασίν 8/8	
αργεί Πειραιά	
α. Κόρκη 27/8	
α. Φράνκ Μπέντος 20/8	
α. Σιγκαπούρη 3/8	
προς 'Αμπιζάν 19/7	
α. Γιοκοχάμα 20/8	

ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ	78	12598
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ	85	19500
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕ'Ι'Θ	84	22000
ΑΛΥΣΙΑ	66	20959

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10966
ΑΜΑΛΙΑ	84	14300
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ	67	48344
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΥΝΤΑΣ	70	9981
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡΥ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡΥ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥ'Ι'ΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑ'Ι'Τ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙ'Ι'Σ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑ'Υ'	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑ'Ι'ΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΕΜΟΣ	65	13638
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ Α'Ι'Λ	83	10470
ΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΕΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΣ (μ.)	72	119505
ΑΝΔΡΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	76	115461
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΛΕΜΙ	73	32781
ΑΝΔΡΟΣ ΩΚΕΑΝΙΑ	77	20676

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΕΜΙΟΣ	70	9981
ΑΝΘΙΠΠΗ Α.	76	16646
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ	76	16438
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	65	19758
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΖΑΚ	76	12498
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	67	24829
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΦΑΙΝΘ	84	36353
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ	72	6666
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276

δ. Κωνίπολη 10/7	
α. Κόμπε 28/8	
υπό ναυπήγηση	
δ. Παναμά 1958	
α. Βρέμη 27/8	
α. 'Εϊθουμαουθ 22/8	
στη Μανίλα 2/8	

α. 'Αμβούργο 28/8	
στη Θέοντα 12/8	
α. 'Αντοφαγκάστα 22/8	
α. Γκρήν Μπαϊ 19/8	
α. Βουλώνη 18/8	
προς Ρόττερταμ 28/8	
α. Σάουδα 26/8	
επωλήθη άλλοδαπούς	
α. Κόμπε 25/8	
αργεί 'Ελευσίνα	
στον Πειραιά 15/8	
στο Μανζανίλλο 25/8	
α. Ούλου 28/8	
δ. Παναμά 15/8	
α. Σιγκαπούρη 19/8	
προς 'Ιορδανία 28/7	
α. 'Αμβέρσα 8/8	
α. Ντουλούθ 21/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 22/8	
α. Νάπολη 23/8	
πρ. «Λιμπεξόρτ»	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 21/8	
α. Θεσσαλονίκη 20/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 23/8	
πρ. «Λιμπεξόρτ»	
α. Κισαράζου 13/8	
α. Κισαράζου 13/8	
α. Σιγκαπούρη 23/8	
α. Βαλνθια 15/8	
α. Τσίμπα 19/8	
δ. Σουέζ 7/8	
α. Λός 'Αντζελες 16/8	
προς Λόγος 30/7	
α. Ρόττερταμ 30/8	
α. Νιούπορτ 21/8	
δ. Γιβραλτάρ 27/8	
α. Φλάσσινγκ 18/8	
α. Χαμίλτον 22/8	
α. Βομβάη 13/8	
α. 'Τιμνίγκμα 25/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Μπρισμαίν 17/7	
αργεί 'Αμβούργο	
α. 'Αμβούργο 29/8	
α. Νάρβικ 26/8	
προς Κασσιούγκ 18/8	
α. Πόρτγρουκ 18/8	
α. Νακανουέι 11/8	
α. Τάραντα 20/8	
α. Τάραντα 7/8	
αργεί Τάραντα	
δ. Ντόβερ 17/8	
α. Μπανγιανμασίν 10/8	

α. 'Αγκόνα 25/8	
δ. Π. Σαΐδ 27/8	
αργεί 'Ελευσίνα	
α. 'Αβουμαουθ 31/8	
α. Μιλγουόκι 20/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Σαβάνη 25/8	
δ. Παναμά 1/8	
α. Θεσσαλονίκη 31/8	
αργεί Πειραιά	
α. Σιγκαπούρη 12/8	
α. Σιγκαπούρη 5/7	
αργεί Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 19/8	
επωλήθη άλλοδαπούς	
αργεί Πόρτσμουρ	
δ. Πούντα 'Αρένας 3/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 13/8	
δ. Ντόβερ 8/8	
α. Βανκούβερ 15/7	
ναυπηγ. Σασέμπο	
αργεί Πειραιά	
α. 'Ινσούμα 25/8	
α. Ντάρμπαν 25/8	
α. 'Αλεξάνδρεια 2/8	
α. Τενερίφ 17/8	
α. Σιγκαπούρη 17/8	
α. Κίγκστον 8/8	
α. Ρόττερταμ 23/8	

ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΕΛΙΑ	72	23412
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΝΟΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662
ΑΠΟΛΛΩΝ	72	13136
ΑΡΑΜΗΣ	85	10400
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10426
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281
ΑΡΓΩ ΓΚΛΟΥΡΥ	77	1587
ΑΡΓΩ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ	76	1578
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	76	1579
ΑΡΓΩ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	78	1587

ΑΡΕΤΗ	73	13631
ΑΡΕΘΟΥΣΑ II	72	20239
ΑΡΗΣ	71	15119
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	68	45678
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134
ΑΡΙΕΣ	60	7839
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	72	3822
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	68	38099
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	9979
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	85	13600
ΑΡΙΩΝ	73	13633
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
ΑΡΚΑΔΡΟΣ	75	8826
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	81	16300
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΦΑΛΛΙΔΗ (δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΡΧΟΝΤΙΣΣΑ ΚΑΤΙΓΚΩ (μ.)	72	42253
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΣΚΟΝΑ	81	30500
ΑΣΛΕ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΕΡΙΩΝ	72	13136
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΝΑΞ	75	38611
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	9466
ΑΤΑΛΑΝΤΑ	69	13341
ΑΤΑΛΑΝΤΑ (μ.)	81	14582

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΙΤΑΖ	69	16229
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΣΤΑΡ	68	10182
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΕΥΣ	74	13633
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΟΒΟΣ	68	35477
ΑΦΡΙΚΑ	65	5021
ΑΦΡΟΣΣΑ (δ.)	56	16944
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (δ.)	62	13017

ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΝΤΑ	66	13762
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	84	16794
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18643
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΩ (μ.)	72	57527
ΒΙΚΩΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΩΡΙΑ II	68	12005
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΖΕΝΙΘ	71	13017
ΒΙΛΑ ΝΤΕ ΜΙΣΤΡΑ	72	13098
ΒΙΝΤΣΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΟΓΙΑΤΣΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041

ε. Πρόβιντενς 7/8		
α. Καρούργκ 21/8		
α. Π. Σαΐδ 9/8		
ε. Πόρτ Κέλαγκ 19/8		
α. Σάν Λορέντζο 16/8		
δ. Π. Σαΐδ 20/8		
ε. Σάντος 18/8		
α. Κολόμπο 23/8		
ναυπηγ. Τόκυο		
δ. Γιβραλτάρ 24/8		
α. Βενετία 16/7		
α. Πειραιά 23/8		
α. Πειραιά 20/5		
επωλήθη άλλοδαπούς		
επωλήθη άλλοδαπούς		
επωλήθη άλλοδαπούς		
επωλήθη άλλοδαπούς		

α. Π. 'Ελιζαμπεθ 5/8		
ε. Λά Γκουλέτ 13/8		
ε. Πειραιά 22/8		
ε. 'Εσκραβός 10/8		
α. Πουλμοντζί 19/8		
αργεί 'Ιθάκη		
αργεί Πειραιά		
ε. Λισσαβόνα 13/8		
αργεί 'Ελευσίνα		
ε. Ντάνκαν Μπαϊ 24/8		
ε. Λόγος 26/7		
ε. Ν. 'Υόρκη 25/8		
α. Πειραιά 11/8		
ε. Καλκούτα 21/8		
αργεί Στυλίδα		
αργεί Στυλίδα		
α. Λός Πάλας 8/8		
δ. Θέρμαντ 'Αϊλαντ 21/8		
δ. Γιβραλτάρ 10/8		
α. Σάντος 30/7		
στό Ντάρμπαν 26/8		
πρός Μπρισμαίν 28/6		
α. Σιγκαπούρη 13/8		
ε. Σιμίζον 15/8		
α. Ντάρμπαν 11/8		
δ. Πόρτ Σαΐδ 23/8		
δ. Π. Σαΐδ 25/8		
ναυπηγ. Αϊόι		
δ. Σουέζ 15/8		
ε. Πιομπίνιο 26/8		
α. Ν. Μαγκαλόρ 22/8		
α. Φορταλέζα 16/8		
δ. Σουέζ 27/8		
ε. Ντάρμπαν 25/8		
α. Λός Πάλας 13/8		
επωλήθη άλλοδαπούς		
α. Μιλόζο 12/8		
α. Ν. 'Υόρκη 17/8		
στη Τσιτακόγκ 12/8		
α. Τσίμπα 12/7		
σώστο όνομα "Ατλάντικα"		

α. Τζουέμα Τέρμιναλ 12/7		
δ. 'Επτάνησα 12/8		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
α. Θεσσαλονίκη 18/8		
δ. Σουέζ 2/8		
δ. Π. Σαΐδ 28/8		
α. Σιγκαπούρη 7/8		
α. Φρεμάντλ 16/8		
α. Σάντος 17/8		
α. Σιγκαπούρη 28/7		
α. Ρουέν 20/8		
δ. Γιβραλτάρ 23/8		
αργεί Γάνδη		
α. Πειραιά 22/7		
α. Χιούστον 22/7		
ε. Σίρι 'Αϊλαντ 1/8		

στη Καλκούτα		
ε. Ν. 'Υόρκη 24/8		
αργεί Τρινκομάλλη		
α. Σιγκαπούρη 18/8		
ε. Παράναγους 8/8		
στη Βενετία		
α. Λός 'Αντζελες 12/8		
α. Χονολουλού 23/8		
ναυπηγ. Καβαχίρι		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/8		
α. Τολέδο 13/8		
α. Μέθελ 15/8		
α. Ν. 'Υόρκη 17/8		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/8		
δ. Ντόβερ 28/8		
ε. Λά Παλις 18/8		
α. Γένοβα 26/8		
α. Νταμά 27/8		
ε. Μονκάντισσο + 3/7		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
αργεί Στυλίδα		
ε. 'Ασάμπ 18/8		
αργεί Στυλίδα		
αργεί Πειραιά		
δ. Κων/πολη 31/7		

ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	84	23450
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	68	12252
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ	71	6885
ΓΙΑΝΝΗΣ	71	8494
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΝΙ ΧΟΟΥΠ	60	3847
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ	72	17971
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΖ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2986
ΓΚΑΖ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998

ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200
ΓΚΑΝΤΑ ΜΕΣ	69	1436
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΑΝΤ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΗΓΚΑ	76	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΟΝΔΩΡ	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΑΟΥΝ	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤ ΚΡΟΣ	68	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΛΑΚ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΑΝΤ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΑΝΑΓΙΑ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΟΛΥΔΥΝΑΜΟΣ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΠΡΙΝΣ	84	19500
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΙΜΙΖΟΥ	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΟΥΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΑΝΤ ΣΤΑΡ	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΕΝΝΥΟ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	78	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΙΣ	68	10397
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ	78	14800
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΑΛΚΟΝ	83	25200
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΛΑΓΚ	72	43479
ΓΚΟΛΑΝΤ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	77	13027
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΟΥΠ	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤ ΧΟΡΑ'Ι'ΖΟΝ	75	13036

ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΗΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Λ	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ	81	11503
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΛΚΟΜΕΡ (δ.)	70	17485
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΡΟΣΤ	62	1427
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΑΞ	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ	67	22817
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΩΤΕΡΠΡΙΝΤ	77	16278

ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Ζ	65	11906
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	71	2873
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ε	85	13958
ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΕΒΕΝΤΑΚΗΣ	77	6597
ΔΗΜΗΤΡ. Π. ΛΕΜΟΣ	71	9646
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426

α. Ρουέν 26/8		
δ. Παναμά 14/8		
στην 'Ιντσόν 26/8		
α. Σαγκάη 11/7		
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 29/7		
αργεί Πειραιά		
ε. Φουτζέιρα 22/8		
αργεί 'Ελευσίνα		
στο Ντάρ-εσ-Σαλάμ		
ε. Πειραιά 4/4		
ε. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 8/8		
ε. Χάμπτον 21/8		
α. Καλκούτα 2258		
α. Ρόττερταμ 30/7		
α. Χάμπτον 30/7		
στο Σουέζ 2/7		
α. Παράναγους 11/8		
στον Πειραιά		
ε. 'Αδελαΐδα 3/8		
ε. Μπωμόν 5/8		
α. Φουτζέιρα 8/8		
α. Παράναγους 29/7		
ε. Βορμιά 5/8		
ε. Πειραιά 24/8		
α. Μπριντζί 14/8		

α. Τάμπα 2857	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/8	
αργεί Πειραιά	
α. Βανκούβερ 15/8	
ε. Δακάρ 26/7	
δ. Γιβραλτάρ 17/8	
α. Χιούστον 21/7	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 26/7	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/8	
α. Ρίο Γκράντε 1058	
α. Φλάσινγκ 22/8	
ε. Σαβάννα 8/8	
επωλήθη	
ε. 'Αμβέρσα 31/8	
α. Παρανάγουα 2/8	
δ. Παναμά 6/8	
επωλήθη	
α. Γάνδη 26/8	
α. Ταμπίκο 13/8	
αργεί Πειραιά	
α. Κράτος 16/8	
α. Ν. 'Ορλεάνη 15/7	
α. Πειραιά 22/7	
ε. Ρίο Γκράντε 11/8	
επωλήθη	
α. Χιούστον 15/6	
ε. Κντάνας 22/8	
α. Σάν Φρανσίσκο 25/8	
πρόξ Μπαγκόφι 27/8	
σας Μεξικό 25/7	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 15/8	
ε. Πόρτο Καμπίλε 23/7	
α. Χιούστον 18/7	
α. Χιούστον 21/8	

ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΑ	67	6842
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑΪΝΤΕΝΤ	85	21300
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΪΜ	72	16398

ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΒΡΟΣ	62	20372
ΕΓΓΟΥΣΣΙΩΤΗΣ	76	18080
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	66	23814
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΩΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ	70	5538
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΑ Β.	73	20713
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΝΗ Κ.	75	4050
ΕΛΕΟΝΩΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑ	69	6006
ΕΛΙΞ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	72	9111
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ	62	6846
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ-ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΪΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΖΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΕΑΡΙΝΓΚ	84	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑΪΝΤ	85	16605
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	46642
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΞΕΑΝ	65	17847
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΑ	66	9918
ΕΛΠΙΔΑ	69	9985
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	82	35561
ΕΜΕΡΑΔ	85	28000
ΕΜΟΥΛΙ (δ.)	58	20590
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΜΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	85	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ	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
ΕΣΠΕΡΙΣ	77	9437
ΕΣΠΕΡΙΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Θ.	81	3375
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Δ.	74	6942
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Λ.	76	16844
ΕΥΒΟΙΑ ΛΑΚ	76	11321
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗ Λ.	67	14569
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΑΛΙΑ	72	29148
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΙΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΥΡΩΠΗ II	60	8242
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996
ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160

ΖΑΝΕΤ	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ	81	22857
ΖΑΝΝΗΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	74	30168
ΖΕΤΤΑ	71	20516
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΠΕΡΑΙΑΣ	73	11856
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΥΓΟΣ	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035

α. Γάϊτσούγκ 1/8	
ε. Ίντσόν 13/8	
α. Ν. Όρλεάνη 21/8	
α. Σιγκαπούρη 21/8	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Λάρνακα 24/8	
πρ. «Κόιντ»	
α. Δρέπανον 7/8	
α. Σιγκαπούρη 20/8	
α. Αλεξάνδρεια 9/8	
α. Σιγκαπούρη 14/8	

ἀργεί Βασύρα	
α. Πόρτ Λίνκολν 8/8	
ἀργεί Γαλαξίδι	
δ. Σουέζ 6/8	
α. Βικτώρια 1/8	
δ. Σουέζ 28/8	
α. Μομπάσα 21/8	
στό Λέγκχορν 27/8	
στη Σιβιταβέτσια	
α. Φουτζέιρα 13/8	
ἀργεί Πειραιά	
α. Μαρούτι 3/8	
ε. Σταβάγκερ 25/8	
α. Πειραιά 20/8	
ε. Δαμιέττα 18/8	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ν. Όρλεάνη 10/8	
α. Πειραιά 24/8	
α. Τακοράντι 4/8	
πρός Γιβραλτάρ 18/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Σουέζ 19/8	
δ. Π. Σαΐδ 29/8	
ε. Ρότερνταμ 22/8	
δ. Σουέζ 16/8	
στις Μπίτερ Λίμνες	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κολόμπο 19/8	
πρός Άμπιτζάν 15/7	
α. Γκλάνστοουν 22/8	
α. Γιοκοχάμα 25/8	

ε. Μπιλμπάο 10/8	
α. Αύγουστα 12/8	
ε. Χιούστον 22/8	
α. Χάντερστον 19/8	
α. Χιούστον 16/8	
α. Ν. Όρλεάνη 1/8	
α. Σιγκαπούρη 24/8	
α. Σιγκαπούρη 14/8	
επωλήθη διάλυση	
α. Φιλαδέλφεια 11/8	
α. Βόλο 5/8	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Λισαβώνα 4/8	
δ. Σουέζ 17/8	
α. Σιγκαπούρη 6/8	
ε. Κουϊγκουαγκντάο 6/8	
α. Πόρτ Έλίζαμπεθ 15/8	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 26/8	
α. Λός Άντζελες 6/7	
α. Ναγκασάκι 10/8	
α. Πειραιά 30/7	
ε. Σιμονοσέκι 25/8	
α. Χιούστον 23/7	
α. Τζέντα 24/7	
ε. Κόρπους Κρίστι 14/8	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
στό Πάτσι (δουθήκη)	
α. Σιγκαπούρη 24/8	
ε. Άμβούργο 29/8	
ε. Γιβραλτάρ 18/8	
δ. Ντόβερ 10/8	
μετ. «Josefa» (μ.)	
ε. Πειραιά 19/4	
α. Κέιπ Τάουν 26/8	
ύψωσε πανομοιαική	
ε. Λάγος 2/8	
ἀργεί Πειραιά	
δ. Γιβραλτάρ 23/8	
δ. Ντόβερ 17/8	
α. Κουσίρο 9/8	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Βενετία 18/8	
ἀργεί Στυλίδα	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ίκάνιο 19/7	
δ. Επτάνησα 5/8	
α. Τενερίφη 31/7	

ε. Θεσσαλονίκη 22/8	
α. Μπρισμαίνην 26/8	
α. Κέιπ Τάουν 14/8	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Ν. Όρλεάνη 23/8	
α. Ν. Όρλεάνη 10/8	
πρ. «Κάρμεν Βίτα»	
α. Πειραιά 25/8	
α. Θεσσαλονίκη 22/7	
α. Κολούμπια 21/8	
δ. Ντόβερ 13/8	
ε. Τρομπέτας 24/8	

ΗΣΤΓΟΥΪΝΤ	81	16700
ΗΣΤΠΟΡΤ	67	27018
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ	84	16794
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΓΗ	76	14052
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.)	69	51732
ΘΑΣΟΣ ΑΪΛΑΝΤ	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΑΝΤΩ Α.Σ.	72	22866
ΘΕΙΤΣΑ ΕΙΡΗΝΗ	67	35
ΘΕΚΟΣ	78	16685

ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ	65	41872
ΘΕΟΜΑΝΑ	65	40473
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.)	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ I. ΒΑΤΗΣ	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.)	55	8992
ΘΕΤΙΣ	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.)	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.)	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.)	75	64739
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	73	15498
ΙΟΣ	85	34400
ΙΘΕΙΣ	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ	59	3139
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	68	16227
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.)	82	30041

Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΥ	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ	51	6199
ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ Β.	73	11349
ΚΑΜΑΤΕΡΗ	78	14568
ΚΑΠ ΙΤΕΑ	71	4960
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.)	78	9918
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ	80	32600
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ	73	12059
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	67	13858
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΦΟΣ (δ.)	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΤΣΟΣ	58	1763
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΑΡΑΝΤΗΣ	82	20781
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ	82	32241
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ	60	9163
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.		
ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.		
ΠΑΤΕΡΑΣ	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	61	13338
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	66	19595
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	29281
ΚΑΡΙΝΑ	72	12069
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	68	10562
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.	73	13324
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	69	14318
ΚΑΣΣΙΑ	72	16704
ΚΑΣΣΙΑΝ ΓΚΛΟΥΡΥ	59	4632
ΚΑΣΤΩΡ	72	12059
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9061
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Ε.	70	14370
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΕ	60	10187
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878

ΚΕΪΠ ΑΚΡΙΤΑΣ	73	9219
ΚΕΪΠ ΕΒΡΟΣ	72	3166
ΚΕΪΠ ΚΟΡΦΟΥ	78	9862
ΚΕΪΠ ΜΑΛΕΑΣ	77	9736
ΚΕΪΠ ΜΑΤΑΠΑΣ	77	10460
ΚΕΪΠ ΣΟΥΝΙΟΝ	72	10013
ΚΕΪΠ ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ	74	8896
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	72	12059
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΝΑΡΟΣ	67	12701
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.)	62	1591
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ	77	17300
ΚΟΜΕΤ	72	9824
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	71	15547

ἀργεί Έλευσίνα	
ἀργεί Πειραιά	
α. Τζέντα 27/7	
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 20/8	
α. Μομπίλ 20/8	
ἀργεί Πειραιά	
πρός Άλγερία 14/7	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ρότερνταμ 20/8	
στον Πειραιά 16/6	
ε. Βαρκελώνη 22/8	
ἀργεί Γαλαξίδι	
ε. Κόρπους Κρίστι 17/8	

α. Άμβέρσα 9/8	
μετ. «Άλκυμήνη»	
α. Μπρισμαίνην 26/8	
στό Άδεν	
α. Χαγκόγια 12/8	
ε. Χιούστον 7/8	
α. Ρεγιουνιόν 26/8	
ε. Π. Σαΐδ 29/8	
α. Φουτζέιρα 23/8	
δ. Παναμά 27/7	
δ. Γιβραλτάρ 26/8	
ε. Πειραιά 13/8	
α. Κασσιούγκ 27/7	
ε. Χάμπτον 18/8	

α. Μομπίλ 18/8	
ἀργεί Πειραιά	
ἀργεί Πειραιά	
ε. Γιούροπουρτ 30/8	
α. Ταρραγκόνα 14/8	
στό Ν. Μαγκκαλόρ 13/8	
δ. Παναμά 21/8	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κορούνα 23/8	
α. Σιγκαπούρη 19/8	
α. Φιλαδέλφεια 23/8	
α. Αλεξάνδρεια 31/7	
ε. Πειραιά 10/8	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Χιούστον 31/7	
δ. Π. Σαΐδ 15/8	
δ. Γιβραλτάρ 22/7	
α. Λός Άντζελες 2258	
ε. Αλεξάνδρεια 11/8	
α. Πειραιά 9/5586	
μετ. «Άρμενιστής» (ε.)	
δ. Παναμά 23/8	

α. Άμβέρσα 14/8	
α. Ρουέν 28/8	
ε. Ν. Όρλεάνη 8/8	
πρός Βραζιλία 13/8	
ἀργεί Πειραιά	
α. Ν. Όρλεάνη 24/7	
ε. Πειραιά 14/8	
στη Λουάντα	
ἀργεί Πειραιά	
α. Κόμπε 22/8	
ἀργεί Χαλκίδα	
α. Ρότερνταμ 28/8	
ε. Νιουκώβ 16/8	
στό Ούμ Κάορ	
δ. Γιβραλτάρ 22/8	
ε. Ν. Όρλεάνη 21/8	
ε. Άκομπα 27/7	
ἀργεί Ρίβερ Φώλ	
ε. Πειραιά 8/8	
α. Φιλαδέλφεια 9/8	

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 ΙΝΤΕΡΙΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΗΡΕΥΣ	80	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'ΙΟΝΗ	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΟΞΕΙΔΩΝ	79	16000
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ	70	24693
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ	71	14764
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΙΝΘΙΑ (δ.)	55	8998
ΚΟΡΟΝΕΤ	78	9862
ΚΟΥΥΤΟΝ	75	19134
ΚΟΡΩΝΙΑ	70	11826
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ	76	6598
ΚΡΑΤΙΝΟΣ II	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ.)	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΜΠΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΝΤ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝΣ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ	77	10832

ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΙΝΤΟΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΠΛΑΤΙΝΟΥΜ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.)	82	18250
ΚΡΗΤΗ ΡΟΥΜΠΥ	79	10832
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΙΛΒΕΡ	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΖΕ'Ι'ΝΤ	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	59	16875
ΚΡΙΤΙΑΣ	67	9549
ΚΡΙΤΩΝΑΣ	76	6598
ΚΡΟΝΟΣ	73	11170
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	78	21194
ΚΥΔΩΝΙΑ	65	2025
ΚΥΘΗΡΑ	66	13870
ΚΥΘΝΟΣ	62	4784
ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	71	17355
ΚΥΘΝΟΣ	76	9784
ΚΥΠΑΝΔΡΟΣ Α.Σ.	77	23596
ΚΥΡΑΡΗΝΗ	61	9443
ΚΥΡΙΑΚΗ	81	38000
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ Δ. ΛΕΜΟΥ	66	20516
ΚΩΣΤΑΣ Κ.	62	2935
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ	81	29710
ΚΩΣΤΑΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	86	24253
ΚΩΣΤΗΣ	77	20823
ΚΩΣΤΙΑ ΠΕΡΑΝΗΣ	66	2296

ΛΑΓΚΑΔΑ ΜΠΑΓ'Υ	68	4350
ΛΑΕΡΤΗΣ	59	6140
ΛΑΙΔΗ ΕΜΑ (δ.)	77	18658
ΛΑΚ Π.	68	9118
ΛΑΚΥ ΓΟΥΑΙΗΒ	78	9485
ΛΑΚΩΝ	69	8825
ΛΑΜΥΡΑ	83	38000
ΛΑΡΑ Σ.	72	8848
ΛΑΡΡΥ Λ.	70	16306
ΛΕΑΝΔΡΟΣ	81	30644
ΛΕΔΕΑ	63	17879
ΛΕΜΑΝ	66	2953
ΛΕΝΤΑΤΛΑΝΤΙΚ	70	10618
ΛΕΩΝ	75	15684
ΛΕΩΝ	72	2311
ΛΕΩΝΗΣ ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ	77	9783
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	66	29287
ΛΗΜΝΟΣ (δ.)	69	17485
ΛΗΤΩ	76	18104
ΛΗΤΩ (δ.)	73	71764
ΛΙΑ (μ.)	78	33191
ΛΙΜΠΕΤΡΕ'Ι'ΝΤ	83	20200
ΛΙΝΤΕΝΒΕΛΣ	78	12958
ΛΙΤΣΑ	77	6228
ΛΙΤΤΑ ΝΙΚΟΣ (δ.)	61	21894
ΛΙΩ	68	9650
ΛΟΓΙΑΛΤΥ	69	9045
ΛΟ'Ι'ΝΤΑ (δ.)	75	24408
ΛΟΚΡΙΣ	72	16402
ΛΟΥΣΣΙΟΣ	73	63287
ΛΟΥΣΥ	74	16006
ΛΥΔΙ	70	14878
ΛΥΔΙΑ	64	6547
ΛΥΔΙΑ II	72	10008
ΛΩΡΕΝΣ Μ. (μ.)	81	42105

ΜΑΓΔΑ Π. 74 21755

α. Λός 'Αντζελες 10/8
ε. Της 24/8
ε. 'Αμβέρσα 30/8
ε. Σιγκαπούρη 8/7
α. Χάμπτον 13/8
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/8
ε. 'Αμστερνταμ 25/8
α. Οζάκα 11/8
ε. Ρας Τανούρα 24/8
αργεί Πειραιά
α. Χόγκ Κόγκ 26/8
αργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 11/8
δ. Σουέζ 17/8
α. Τζέντα 10/8
α. Γιοκαίχ 25/8
αργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 6/8
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Πόρτ 'Αρθουρ 15/8
α. Σ. Ευστάθιος 10/8
ναυπηγ. Ναγκασάκι
ε. Λάγος 8/8
ναυπηγ. Σιμονσοάκι
ναυπηγ. Ναγκασάκι
α. Ικόνιο 11/8
α. Σιγκαπούρη 13/8
ε. Νταμάι 25/8
α. Μαλάγα 22/8
ε. Κόμπε 24/8
α. Πόρτ ντε Μπούκ 17/8
υπό ναυπήγηση
α. Λέγκχορν 27/7
δ. Ντόβερ 4/8
α. Ν. 'Υόρκη 6/8
ε. Γιοκοχάμα 26/8

ναυπηγ. Σπλίτ
α. Τεργέστη 23/8
α. Σιγκαπούρη 3/8
υπό ναυπήγηση
ναυπηγ. Ναγκασάκι
α. Ικόνιο 12/8
α. Μπουσάν 22/8
α. Μπιλμπάο 12/8
α. Γιοκοχάμα 16/8
δ. Π. Σαϊδ 25/8
α. Φός 26/8
α. Κάδιξ 11/8
ναυπηγ. Σπλίτ
ναυπηγ. Σπλίτ
ναυπηγ. Ναγκασάκι
αργεί Πειραιά
ε. Πειραιά 7/8
α. Λός Πάλμας 11/8
α. Γιβραλτάρ 25/8
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 19/8
ε. Πειραιά 11/8
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. 'Ιμνίγκχαμ 24/8
αργεί Πειραιά
δ. Σουέζ 17/8
αργεί 'Αστακό
ε. Σιγκαπούρη 25/8
αργεί Πειραιά
επιπλήρη διάλυση
ε. Παρανάγουα 4/8
α. Γουάλλα 12/8
ε. Σάν 'Αντόνιο 18/8
μεσογειακές μεταφορές

ΜΑΖΑΛ (δ.)	53	1493
ΜΑΖΑΛ II (δ.)	65	2676
ΜΑΘΡΑΚΙ (δ.)	70	17485
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ (δ.)	81	23000
ΜΑΙΡΗ	68	22391
ΜΑΙΡΗΝΗ	72	20713
ΜΑ'Ι'ΣΤΡΟΣ	69	18923
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	73	31427
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	68	9504
ΜΑΝΕΣΙ	70	11256
ΜΑΝΘΟΣ	77	5874
ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.)	83	32300
ΜΑΝΤΕΛΕΝ	70	5590
ΜΑΝΤΩ V	72	17432
ΜΑΟΥΝΤ ΠΕΝΤΕΛΗ	80	33500
ΜΑΟΥΝΤ ΠΙΝΔΟΣ	74	33147
ΜΑΡΑΘΩΝ	61	12847
ΜΑΡΑΘΩΝ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΜΑΡΑΚΙ	76	11282
ΜΑΡΓΚΡΙΟ ΕΜΜ	81	59396

ΜΑΡΕΣΟΛ	69	9623
ΜΑΡΗΓΩ Κ.	74	9800
ΜΑΡΙ	74	8925
ΜΑΡΙ ΧΑΝΔΡΗ	66	18569
ΜΑΡΙΑ ΑΓΓΕΛΙΚΟΥΣΗ	78	10994
ΜΑΡΙΑ Γ.Λ.	74	15938
ΜΑΡΙΑ ΓΛΥΠΗ	70	9565
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ	76	10108
ΜΑΡΙΑ Ι.Α.	84	19800
ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.)	70	51602
ΜΑΡΙΑ ΛΕΜΟΥ	67	11001
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ	77	18804
ΜΑΡΙΑΝΘΗ	70	9767
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (δ.)	73	17432
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	79	5700
ΜΑΡΙΑΝΝΑ VII (δ.)	75	68411
ΜΑΡΙΓΩ	72	9824
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	65	8344
ΜΑΡΙΖΙΝΑ (δ.)	67	40075
ΜΑΡΙΑΥ	71	16269
ΜΑΡΙΑΥΝ Λ.	68	14569
ΜΑΡΙΝΑ (δ.)	80	40000
ΜΑΡΙΝΙΚΗ	73	85367
ΜΑΡΙΤΖΙΝΗ	73	30077
ΜΑΡΙΤΣΑ	68	29324
ΜΑΡΙΤΣΑ Π. ΛΕΜΟΥ	72	17510
ΜΑΡΚΑ Λ.	75	14785
ΜΑΡΚΙΖ	75	28082
ΜΑΡΚΟΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΜΑΡΟΥΔΙΩ	78	19974
ΜΑΡΟΥΛΑ	82	32300
ΜΑΡΣ	48	3368
ΜΑΡΩ Λ.	85	25000
ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ	69	22391
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΣ	70	8455

ΜΕ'Ι'ΤΖΟΡ ΜΠΑΖΙΑ	78	15688
ΜΕΛΕΤΗ	75	35516
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	69	12748
ΜΕΝΕΛΑΟΣ Θ.	68	2296
ΜΕΝΤ ΣΑΝ (δ.)	74	75573
ΜΕΝΤΙΤΕΡ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	14483
ΜΕΝΤΣΕΜΕΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ	62	11940
ΜΕΡΑΚΛΗΣ	75	28082
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.)	79	43957
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.)	80	45000
ΜΗΛΟΣ	84	28100
ΜΗΛΟΣ Α'Ι'ΛΑΝΤ	79	10991

ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1595
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΡΚ	69	1582
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577

ΜΙΝΙ ΛΟΥΣ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	57	3178
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΗΝΟΜΟΣΥΝΗ	68	36168
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΣΧΑ Δ.	56	8823
ΜΟΥΣΑΚΗ	72	35506

α. Θεσσαλονίκη 21/8
ε. 'Αλικάντε 2158
α. Σονάνα 20/8
α. Αύγουστα 25/8
α. Της 20/8
α. Σιγκαπούρη 5/8
αργεί Πειραιά
α. 'Αμβούργο 1/8
ε. Σάντος 15/8
α. Σιγκαπούρη 11/8
ε. Πειραιά 19/7
α. Χιούστον 17/8
ε. 'Αμβέρσα 29/8
ε. Γιοκοχάμα 20/8
ε. 'Αμστερνταμ 28/8
α. Χάμπτον 17/8
αργεί Πειραιά
αργεί Σετούμπάλ
α. Καζαμπλάνκα 23/8
διαγράφεται
α. Χάμπτον 20/8
ε. Μαντράς 25/8
προς Πειραιά 5/7
αργεί Πειραιά
α. Γένοβα 26/8
αργεί Λ. Τσάρλς
α. 'Αντεν 13/7
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 22/8
α. 'Αμβούργο 29/8
ε. Γκάλβεστον 5/8
δ. Π. Σαϊδ 24/8
ε. Βόλο 15/6
α. Σιγκαπούρη 20/8
ε. Σαλαβερν 29/7
αργεί Πειραιά
δ. Π. Σαϊδ 25/8
α. Κάλουτοιμποργκ 25/8
πρ. «Port Albany»
προς Λιβύη 30/7
α. Κολόμπο 24/8
αργεί Πειραιά
ε. Ρίο 'Ιανέιρο 23/8
α. Ρας Τανούρα 14/8
ε. Λίβερπουλ 27/8
α. 'Αμβούργο 23/8
αργεί Γιβραλτάρ
αργεί Πειραιά
δ. Κων/πολη 23/7
α. Ντάρμπαν 5/8
α. Μπαχραϊν 9/8
δ. Καϊμάν Μπαϊν 1/8
μεσογειακές μεταφορές
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 10/8
ε. Λορέντι 26/8
προς 'Αβάντα
α. Πόρτ 'Ελίζαμπεθ 22/8
ε. Φουκουγιάμα 24/8
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Της 22/8
α. Αύγουστα 23/7
δ. Πόρτ Σαϊδ 20/8
ε. 'Αμβέρσα 29/8
α. Φιλαδέλφεια 30/7
α. Σάουθ Ράιντιγκ Πόιντ 19/8
ε. Φός 15/8
ε. Μ. Μαγκάνουι 19/8
αργεί Ν. 'Ορλεάνη
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/8
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
αργεί Πειραιά
α. Της 22/8
ε. Δεμερράρα 18/8
αργεί Ν. 'Ορλεάνη
αργεί Ν. 'Ορλεάνη
αργεί Πειραιά
α. Χιούστον 9/8
α. Μασαλία 27/8
α. Τζέντα 16/8
αργεί 'Ελευσίνα
α. Καστέλλον 5/8
αργεί Πειραιά
δ. Παναμά 17/8
ε. Γκιζάν 18/8
αργεί Ν. 'Ορλεάνη
αργεί Πειραιά
αργεί Ν. 'Ορλεάνη
α. Βενετία 21/8
ε. 'Αμβούργο 25/8
α. Ν. 'Ορλεάνη 21/8
α. Χιούστον 22/8
ε. Σαουθάμπτον 28/8
α. Αύγουστα 16/8
αργεί Πειραιά
δ. Κων/πολη 4/8
α. Ντάρμπαν 6/8
αργεί Σάρζα
ε. Πειραιά 14/8
α. Ρίτσαρντς Μπαϊν 17/7
δ. Σουέζ 24/8
αργεί 'Ελευσίνα
α. Πειραιά 28/1
α. Λός 'Αντζελες 24/8

ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΑΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13866
ΜΠΑΤΗΣ	73	7837
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771
ΜΠΛΟΥ Α'ΤΣ (δ.)	61	1389
ΜΠΟΥΓΚΑΒΛΙΑ	72	16704
ΜΠΟΥΕΝΑ ΜΕΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΣΕΡΕΣ	59	6132
ΜΠΡΑΒΟ ΤΩΡΤΣ	66	9085
ΜΠΡΑΙ'Τ ΣΚΑ'Υ	69	2979
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68631
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΛΙΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

ΝΑΪ'ΑΝΤ	75	35561
ΝΑΕΩΣ	70	8825
ΝΑΞΟΣ ΑΪ'ΑΛΑΝΤ	80	10982
ΝΑΤΑ	77	9359
ΝΑΤΑΛΙ Κ.	53	3577
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207
ΝΑΥΣΙΚΑ ΙΙΙ.	61	5584
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	70	16224
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	71	16224
ΝΕΑ ΕΛΠΙΣ	78	16478
ΝΕΑ ΤΥΧΗ	78	16478
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (δ.)	81	29700
ΝΕΪ'ΒΥ ΠΡΟΚΡΕΣΣ.	71	1997
ΝΕΛΑ	66	12259
ΝΕΜΕΑ	79	10993
ΝΕΝΑ	74	39866
ΝΕΟΤΗΣ	71	9082
ΝΕΠΤΟΥΝΑ	77	9477
ΝΕΣΤΟΡ	82	37000
ΝΕΣΤΡΩ ΣΚΑ	72	9606
ΝΕΦΕΛΗ	70	14096
ΝΗΡΕΥΣ	56	9942
ΝΗΣΟΣ ΑΜΟΡΓΟΣ (δ.)	75	44605
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (δ.)	76	64631
ΝΗΣΟΣ ΘΗΡΑ (δ.)	78	29972
ΝΗΣΟΣ ΙΟΣ (δ.)	73	18484
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ (δ.)	76	44689
ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ (δ.)	75	44601
ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ (δ.)	80	33769
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.)	74	44699
ΝΗΣΟΣ ΣΚΙΑΘΟΣ	70	6702
ΝΗΣΟΣ ΣΚΟΠΕΛΟΣ	69	6691
ΝΙΚΑΙΑ	73	19831
ΝΙΚΗΤΑΣ Φ.	64	6163
ΝΙΚΗΦΩΡΟΣ	70	5990
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	72	19162

ΝΙΚΟΛΑΣ (δ.)	74	56960
ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	49	15980
Ν.Ι. ΒΑΡΑΝΟΓΙΑΝΝΗΣ (δ.)	71	65347
ΝΙΚΥ	73	14667
ΝΙΜΠΑΛ	71	2994
ΝΙΜΠΟΤ	76	39004
ΝΟΡΘ ΒΑ'ΣΚΑΟΥΝΤΕΣ	83	43000
ΝΟΡΘ ΓΟΥΑΙΝΒ	54	7701
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΝΙΕΣ	84	36300
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΣ	85	35854
ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΜΟΥΝ	70	4800
ΝΤΑ'ΥΜΟΝΤ ΣΑΝ	70	4797
ΝΤΕΖΕΡ ΓΟΥ'ΝΤ	74	14523
ΝΤΕΖΕΡ ΚΙΓΚ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡ ΚΟΥΗΝ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡ ΠΡΙΝΣ	77	15320
ΝΤΕΖΕΡ ΦΑΚΟΝ	80	17100
ΝΤΕΚΑ ΚΟΝΚΟΡΠΤ	68	13553
ΝΤΕΛΦΙΚ ΡΗΦΕΡ	72	9710
ΝΤΕΝΙΣ Μ.	59	6134
ΝΤΕΡΜΠΥ	75	35764
ΝΤΙΛΑΙΝΤΖΕΝ Π.	71	9049
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.)	71	1774
ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ	78	15229
ΝΤΟΡΙΣ (δ)	76	68567
ΝΥΑΛΑ	62	12392
ΟΔΥΣΣΕΑΣ (δ)	75	74382

ΟΘΩΝ (δ)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ...	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤ'ΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΤΕΝΣ...	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΠΓΚΘ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	9999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	4709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΑΛΑΥΣ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΥΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΗΠΟΥΟΥ (δ)	75	43744
ΟΛΥΜΠ'Κ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ)	76	66259

ε. Μομφιά 18/8
 άργει Πειραιά
 ε. Ρουέν 2/8
 δ. π. Σάϊτ 25/8
 α. Αεμσσό 13/8
 μεσογειακός μεταφορέας
 ε. Ρεσίφ 1/7
 ε. Τάραντα 22/8
 άργει Πειραιά
 δ. Παναμά 19/8
 ε. Τζέντα 1258
 α. Χάμπτον 9/8
 άργει Έλκεσβίνα
 άργει Πειραιά
 άργει Τζέντα
 άργει Έλκεσβίνα
 δ. Κυνιόπολη 12/8
 προς Ρας Τανούρα 22/7
 α. Ρίο Γκράντε 2/8
 α. Κουβέιτ 19/8
 α. Τερεφίν 12/8

ε. Της Μπαίσι 28/8
 ε. Έσκουμιν 8/8
 ε. Πατοά 20/8
 ε. Ντοριντρέχ 23/8
 άργει Κενίττα
 αναμένει Σιγκαπούρη
 άργι Χαλκίδα
 ε. Πόρτο Καμπέλλο 31/7
 προς Έλλάδα 24/7
 στο Άσαόμπ 27/7
 άργι Έλευσινα
 ε. Κόρπος Κρίσι 17/8
 άργι Έλευσινα
 άργι Έλευσινα
 ε. Βομβάν 25/8
 α. Άμβέρσα 26/8
 α. Σάντος 3/8
 α. Άμβέρσα 26/8
 α. Βοστώνη 22/8
 δ. Σουζέ 28/8
 ε. Πειραιά 19/7
 στο Έ. Χαλά (άποθήκη)
 ε. Π. Σιά 28/8
 α. Λούπ Τέρμιναλ 12/8
 ε. Γιβραλτάρ 6/8
 ε. Γένοβα 24/8
 ε. Άλγεθιφρας 30/7
 ε. Τζαμπέτι Νάνα 27/8
 α. Πόρτο Κέλαγκ 25/8
 α. Γένοβα 21/8
 ε. Χόγκ Κόγκ 20/8
 ε. Δουκνέκρη 9/7
 άργι Πειραιά
 άργι Πειραιά
 μετ. «Trans Marin»
 α. Λός Πλάμας 10/8

πρ. «Σκόπελος»
 ὄργανι Πειραιά
 μετ. «Κόλιντον Στάρ»
 ε. Δακόρ 10/8
 μετ. «Αίτσα Τ.» (ε.)
 α. Τσιμπά 15/8
 α. Σιγκαπούρη 20/8
 ὄργανι «Αλεξάνδρεια»
 α. Ρότερνταμ 22/8
 α. Νταμπιέρ 22/7
 ε. Γκάβρεστον 4/8
 α. Πόρτ ντε Μπουκ 215/8
 α. Φρήπορτ 23/7
 α. Ν. «Ορλεάνη 11/8
 ε. Π. Χάρκουρτ 16/8
 α. Τέρμα 21/8
 ε. Χιούστον 19/8
 ὄργανι Πειραιά
 α. Πειραιά 15/8
 ὄργανι Λευκάδα
 α. Σάν Λορέντζο 20/8
 πρὸς Μπουσιρ
 ε. Σιράχα 21/8
 δ. Παναμά 20/8
 πρὸς Δ. «Αφρική»
 ὄργανι Πειραιά
 α. Φιλοδέλφεια 8/8

δ. Γιβραλτάρ 22/8
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
α. Λός Άντιζελές 20/8
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ναυπηγ. Ουλσάν
ε. Θεσσαλονίκη 25/8
α. Ιταζί 16/7
στη Φουτζέιρα 26/8
α. Νουέβα Παλμίρα 20
α. Λας Πάλμας 14/8
α. Βοστώνη 15/8
α. Σάλλομ Βόε 10/8
α. Γέλα 16/8

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΟΥΡΥ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ	71	17187
ΟΜΠΟ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ (μ.)	71	54687
ΟΝΗΣΙΑΟΣ	63	24992
ΟΡΑΤ'ΟΝ	65	3034
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Τ'ΝΤ	83	20669
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΥΑΤ'Τ ΣΑΡΚ	52	1592
ΟΥΑΝΤΑΝ	70	1519
ΟΥΑΝΤΡΕΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΡΑΝΙΑ	70	8967
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605
ΟΥΡΑΝΟΠΟΛΙΣ	49	1597

Π.Σ. ΠΑΛΛΟΣ.....	63	18430
ΠΑΛΑΠΟΛΑ (δ.).....	86	17800
ΠΑΛΛΑΣ ΑΘΗΝΑ (δ.).....	76	81108
ΠΑΛΟΜΑ.....	69	9305
ΠΑΛΟΜΑ.....	77	29491
ΠΑΜΙΣΟΣ.....	77	18237
ΠΑΝΑΓΗΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	16623
ΠΑΝΑΓΙΑ.....	68	4400
ΠΑΝΑΓΙΑ Π.....	68	8718
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.....	82	35127
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.....	82	35127
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	84	16794
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ.....	80	30639
ΠΑΠΑΜΑΡΚΟΣ.....	70	2912
ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ.....	70	2902
ΠΑΠΑΦΩΤΗΣ.....	73	16640
ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ.....	82	3085
ΠΑΡΑΚΟΠΗ.....	77	16380
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.....	75	8960
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).....	78	198163
ΠΑΡΙΣ (δ.).....	78	198163
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ.....	73	11783
ΠΑΡΟΣ (δ.).....	73	17355
ΠΑΣΑΔΕΝΑ (δ.).....	67	45127
ΠΑΣΙΘΕΑ.....	71	80225
ΠΑΤΜΟΣ.....	71	8813
ΠΑΤΡΙΩΤΗΣ.....	85	25000
ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ (δ.).....	77	12594
ΠΑΤΡΙΣΙΑ.....	70	14724
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Λ.....	71	16306
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).....	58	18291

ΠΕΛΑΓΟΣ	76	837
ΠΕΛΑΞΓΟΣ	62	101
ΠΕΛΙΑΣ	67	118
ΠΕΛΛΑ	79	1099
ΠΕΛΛΑ	71	159
ΠΕΛΛΗΝΗ	69	147
ΠΕΡΓΑΜΟΣ	72	1041
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ.	74	3691
ΠΕΡΙΝΘΟΣ	68	4484
ΠΕΡΑ ΜΠΑΪ'Υ	71	962
ΠΕΡΣΕΥΣ	72	974
ΠΕΤΡΑ	76	2314
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.)	81	3162
ΠΕΤΡΟΛΑ 30	56	279
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.)	66	4339
ΠΕΤΡΟΛΑ 40	58	178
ΠΕΤΡΟΛΑ 80	71	159
ΠΕΤΡΟΛΑ 141	44	159
ΠΕΤΡΟΛΑ 142	44	159
ΠΕΤΡΟΛΑ 143	44	159
ΠΕΤΡΟΛΑ 144	44	159
ΠΕΤΡΟΛΑ 145	45	159
ΠΕΤΡΟΛΑΚΑΖ 2 (δ.)	77	4575
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ	77	1555
ΠΗΓΑΣΟΣ	73	974
ΠΗΓΑΣΟΣ	75	1327
ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.)	81	2402
ΠΗΛΕΥΣ	66	2370
ΠΗΛΕΑΣ	69	1001
ΠΙΝΔΑΡ	72	2004
ΠΙΝΔΑΡΟΣ	63	1061
ΠΙΣΤΙΣ	73	1363
ΠΙΣΤΙΣ	55	376
ΠΛΑΝΕΤ	78	986
ΠΛΟΥΤΟ	78	884

ΠΛΟΥΤΙΝΟΣ	65	1067
ΠΟΛΥΔΕΥΚΗΣ	70	1717
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ)	65	3176
ΠΟΛΥΤΩ	68	3638
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ	77	1601
ΠΟΝΤΕΝΕΓΓΡΟ	64	296
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ	81	1585
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ	71	8019
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	85	1588
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	74	1597
ΠΟΠΗ	67	1100
ΠΟΠΗ Π	77	1055
ΠΟΡΟΣ	81	1358
ΠΟΡΟΣ ΑΤ'ΑΛΑΝΤ.	81	1052
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ	55	503
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	67	1863
ΠΟΞΕΙΔΩΝ (δ)	73	1794
ΠΟΞΕΙΔΩΝ	68	1089
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8	58	1104
ΠΟΥΝΤΕΥΣ	68	965
ΠΡΟΚΥΟΝ	75	3257
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ)	71	6092

ἀργεῖ Πειραιᾶ
ἀργεῖ Ἐλευσίνα
ε. Σαβᾶνα 25/8
μεσογειακὲς μεταφορὲς
α. Ρίο Ἰανέιρο 17/8
πρ. «Ἐλευθερία»
μεταφορὲς Νιγηρίας
στὴ Ρουέν
α. Χιούστον 18/8
ε. Τέρμα 14/8
ε. Ἀμβούργο 29/8
μεσογειακὲς μεταφορὲς
μετ. «Φισκέλα» (κ.)
ε. Μπούνε Μπαϊ 27/7
στὸ Νατάλ (ἀποθήκη)
πρὸς Μπαντίρμα 21/5
στὸ Λάγος 13/6
ἀργεῖ Γρέιτ Μπίτερ

άργεϊ Έλευσινα
 ναυπηγ. Καθαρίρι
 ε. Πειραιά 19/8
 πρ. «Σίλβερ Μπαϊ»
 α. Πόρτ Κέλαγκ 22/7
 δ. Έπίτανησα 29/7
 δ. Σουζέ 25/8
 άργεϊ Έλευσινα
 άργεϊ Πειραιά
 ε. Άκωμπα 29/7
 άργεϊ Πειραιά
 α. Βανκούβερ 17/8
 άργεϊ Πειραιά
 έπωληση άλλοδαπούς
 έπωληση άλλοδαπούς
 προς Άλεξάνδρεια 22/8
 προς Ταρτούς 12/7
 α. Ν. Ορλεάν 24/8
 δ. Σουζέ 20/8
 α. Τζουμέρτα Τέρμιναλ 19/7
 δ. Σουζέ 11/58
 δ. Γιβραλτάρ 24/8
 α. Μπλιμπόι 25/8
 προς Μίλφορντ Χάβεν 19/8
 ε. Φουτζέιρα 26/8
 δ. Π. Σάιτ 25/8
 προς Ίαπωνία 12/7
 δ. Ντουμπάι 3/8
 άργεϊ Πειραιά
 άργεϊ Πειραιά
 ε. Ικόνιο 11/8

ε. Βενετία 17/6
 μεσογεινικές μεταφορές
 α. Πόρτ Νούγρο 5/8
 δ. Σουέξ 25/8
 ε. Αλεξάνδρεια 4/8
 μεσογεινικές μεταφορές
 α. Πόρτ Έλευσινα
 ε. Ν. Όρλεάντ 17/8
 α. Χάρπτον 22/8
 άργει Έλευσινα
 ε. Ταϊτσούγκ 31/7
 α. Ωλμπανυ 27/8
 α. Τακεχάρα 24/8
 δ. Σουέξ 18/8
 ε. Πειραιά 19/8
 ε. Αιγύβρα 28/6
 ε. Αμβέρσα 30/8
 μεταφορές Τζέντας
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 μεταφορές Τζέντα
 μεταφορές Τζέντας
 α. Γιέμπο 14/8
 α. Γκεράλντον 20/8
 άργει Ρίβερ Φούλ
 α. Μ. Γουεστμινστερ 21/8
 ε. Πόρτο λα Κρούξ 27/8
 ε. Πειραιά 17/8
 α. Σγκαπαπούρ 16/8
 δ. Παναμά 24/8
 άργει Γαλαξίδει
 α. Αμβέρσα 29/8
 άργει Λομπτό
 α. Σγκαπαπούρ 6/8
 έπηλθήη άλλοδαπούς

άργει Γαλαξίδι
 ε. Π. Κουτλά 26/7
 ε. Τέρμα 21/8
 ε. Λος Άντζελες 31/7
 ε. Γιοκοχάμα 28/8
 άργει Χαλκίδα
 ε. Άθουσβαλι 10/8
 ε. Τρικυμάλλα 6/7
 ε. Ροζάριο 20/8
 ε. Βόλο 7/8
 ε. Σάντο 23/8
 ε. Τσάρλεστον 22/8
 ε. Ταγκονούρα 17/8
 ε. Βανκούβερ 18/8
 έπισκευές Πειραιά
 προς Μπαγκόγκ 16/7
 ε. Λόρντ 20/8
 δ. Γιβραλτάρ 9/8
 στο Σουζέ (άποθήκη)
 άργει Πειραιά
 έπιταλθή άλλοιότατοι
 ε. Κόρπορσι Κρίστι 16/8

ΧΙΑΝ ΣΗ.....	69	10016
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑΤ'ΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΘ.....	68	5527
ΧΙΩΝ ΜΕΝΤ.....	79	1594
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. ΙΙ.....	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕΠ'ΝΤΕΡ.....	70	4145

έπωλήθη	
α. Πόρτ Έβεργκλέιντς 15/8	
άρχει Πειραιά	
άρχει Αμβέρσα	
δ. Σουέζ 20/8	
δ. Παναμά 24/7	
άρχει Πειραιά	
άρχει Πειραιά	

ΧΡΙΣΤΙΝΑ.....	58	8369
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ.....	69	28203
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.....	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.....	57	2361
ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ.....	75	11442
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.).....	86	24500
ΩΚΕΑΝΙΣ.....	72	3717

άρχει Πειραιά *	
α. Σαβάννα 22/8 *	
ε. Πρίνς Ρούπερτ 23/8	
μεσογειακές μεταφορές	
στη Φουτζέιρα 15/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Καζαμπλάνκα 26/7	
ναυπηγ. Ταμάνο	
άρχει Χαλκίδα	



YES! IN ITALY YOU CAN TRUST IN "MEDOV"



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

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000

ESTABLISHED 1947

FOTIS G. POULIDES
President

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

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

CENTRO CROCIERE S.r.l.,
Cruise Operators
Telex: 271480

HEAD OFFICE:

29, Via XX Settembre - P.O.B. 1364 - 16121 GENOVA

Phones: (010) 541361 - 268532 Cables: MEDOV Telex: (010) 541361

Telexes: 270046 (Management) - 270870 - 213836 (OPR) - 270346 - 226586 (PAX)

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS OF:

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

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στὰ πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπάθειών 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 τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, ἡ ὁποία ἰσχύει καὶ γιὰ τὸ 1986, περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ὑπηρετεῖτε δραχμές 3.000 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 3.500 (ἐναντι δρχ. 5.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μ' αὐτοὺς τοὺς εἰδικούς ὁρους συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστέλλοντας ταυτόχρονα τὸ ἀνάλογο χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά»,
Νοταρὰ 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:



el greco
SHIPPING ENTERPRISES
MANILA

ΠΕΤΡΟΣ ΤΟΥΝΤΖΗΣ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΠΡΟΞΕΝΟΣ ΚΥΠΡΟΥ
ΣΤΙΣ ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ

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

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

99-09-91

A.O.H.— 99-05-64

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

ITT 42018 EL GRECO PN



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

Ονδ = 'Ονδούρας
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΑΠΗ (κ.)	71	19691
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (π.)	76	12376
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Η. (κ.)	71	13443
ΑΓΙΑ ΕΛΕΝΗ (κ.)	76	45330
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ *	67	43450
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	66	12374
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ (π.)	68	25432
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ (κ.)	77	1573
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΟΥΡ ΜΕΝΤ *	71	4940
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.) *	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.) *	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.) *	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.) *	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716

ΑΙΓΙΣ ΤΟΠΙΚ (π.)	74	12498
ΑΪ'ΚΟΝ *	71	27958
ΑΪ'ΛΑΝΤ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	71	15497
ΑΪ'ΛΑΣ ΓΚΑΛΑΜΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΪ'ΛΑΣ	72	16235
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΙΟΛΟΣ Μ. (κ.)	66	37670
ΑΪ'ΡΗΝΣ ΓΚΑΛΑΞΥ (π.)	69	15850
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.) *	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪ'ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.) *	69	5694
ΑΚΟΗ	74	68596
ΑΚΟΥΑΤΣΟ'Υ	68	25433
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9868
ΑΚΡΟΝ *	72	62701
ΑΚΤΗ	77	17395
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.) *	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΑΝΤΙΑ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.π.)	70	54440
ΑΛΒΥΩΝ I (π.)	69	15418
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	71	10055
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΗΣ	69	12252
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΕΨΑΥ II (κ.)	65	1219
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΑ (π.)	66	4478
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΜΑ	75	17894
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΥΣΙΑ ΜΠΑΙΗ (μ.)	(3)	10299
ΑΛΦΑ ΜΙΣΕΛ (π.)	56	1873
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΣΙΝΑ (π.)	69	8054
ΑΜΑΖΩΝ	71	31584
ΑΜΑΖΩΝ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (δ.)	73	18798
ΑΜΑΖΩΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.)	72	18792
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΥΝΑ ('Ονδ.)	65	14054
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΕΝΑ (κ.)	72	1598
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.) *	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826

ε. Κολόμπο 17/7	
α. Μάντρε ντε Ντέους 20/6	
α. Χιούστον 11/7	
ε. Πειραιά 1/4	
ε. Ντάρμπαν 24/7	
α. Κορούνα 21/7	
πρ. «Sea Triumph»	
πρ. «Αλεξάνδρεια 24/5	
α. Πειραιά 27/4	
α. Τζέντα 19/7	
δ. Ντόβερ 17/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/6	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/7	
α. Κπέμε 25/6	
α. Σάντος 15/7	
υπόστειλε ελληνική	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Ρότερνταμ 27/6	
άρχει Ν. 'Ορλεάνη	
ε. Χάμπτον 7/7	
α. Πόρτ ντε Μπούκ 16/7	
α. Άμβέρσα 17/7	
άρχει Πειραιά	
α. Λός Πάμας 21/7	
Α. Σιγκαπούρη 16/7	
α. Φουτζέιρα 21/7 *	
α. Μπαχραϊν 18/7	
α. Γιβραλτάρ 10/7	
α. Φουτζέιρα 24/7	
α. Μπαχραϊν 23/7	
ε. Άμβέρσα 27/7	
α. Μπαχραϊν 15/7	
ε. Πειραιά 18/7	

άρχει Πειραιά	
α. Ίντσον 17/5	
α. Ρίο Ίανέιρο 19/7	
α. Πειραιά 15/7	
πρ. ΗΠΑ 26/5	
στο Ταμπίκο	
άρχει Πειραιά	
ε. Κοινηγκντάο 26/6	
διάλυση Κίνα	
α. Ν. 'Ορλεάνη 5/6	
δ. Π. Σαϊδ 24/7	
άρχει Ρίβερ Φόλ	
στη Τζέντα 19/7	
ε. Έσκόρβος 15/7	
επωλήθη	
α. Γουέλιγκτον 4/7	
πρ. Βαλτιμόρη 4/7	
α. Άμβέρσα 21/7	
α. Λός Πάμας 17/7	
α. Ρός Τανούρα 3/7	
δ. Γιβραλτάρ 21/7	
α. Σκάπα Φλόου 20/7	
διάλυση Ίνδια	
πρ. Άβάννα 29/4	
α. Θεσσαλονίκη 10/7	
α. Φόρτ ντε Φράνς 28/6	
ε. Χάμπτον 17/7	

ε. Τζουέμα Τέρμιναλ 22/7	
άρχει Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 24/4	
α. Σαλέρνο 1/7	
ε. Πόρτ Έλίζαμπεθ 22/7	
ε. Σάο Σεμπασιάν 7/6	
ε. Άρατού 12/7	
άρχει Πειραιά	
υπόστειλε ελληνική	
α. Λός Πάμας 6/7	
α. Άμβούργο 25/7	
ε. Μαδέιρα 18/7	
στη Ταϊακόγκ 22/7	
πρ. Καραϊσι	
δ. Ντόβερ 9/7	
ε. Πειραιά 14/7	
πρ. Καλό	
α. Παρανάγουα 4/7	
πρ. Σάντος 15/7	
α. Ν. Πλυμούθ 20/7	
ε. Σαγκάη 14/5	
στη Μπαλμπόα 24/7	
ε. Πειραιά 11/7	
ε. Ραβέννα 15/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 12/6	
α. Λορέ 20/7	
α. Θεσσαλονίκη 4/7	

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Μ.)	69	9492
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ	69	21420
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΜΠΟΔΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΟΥΛΑ I. (κ.)	65	1204
ΑΝΙΤΑ I (κ) *	76	4617
ΑΝΚΟ (Ονδ.)	64	1141
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	69	11406
ΑΝΝΟΥΛΑ (Μ.)	63	14769
ΑΝΤΒΕΡΠ (π.)	68	9.079
ΑΝΤΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΩΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ I (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ('Ονδ.)	69	5872
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ)	77	10003
ΑΡΓΥΡΟ (κ.) *	67	1523
ΑΡΓΩ II (π.)	72	16207
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ ΣΑΝ (π.)	71	4998
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΤΟΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (μ.)	67	15421
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.) *	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ) *	72	3908
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΪ'Λ'Ν' (π.)	71	1453
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	70	14671
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΡΑΠΟΣ (π) *	71	9078
ΑΤΤΙΚΗ (ΜΒ)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΛΩΝ (π.)	45	2710
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
ΒΑΝΓΚΟΥΑΡΝΤ (κ) *	71	19392
ΒΑΝΝΑ (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ (π.)	68	14771
ΒΑΣΙΛΙΑΣ Δ. (κ.)	77	3.827
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.) *	76	65917
ΒΕΓΚΑ ΣΤΑΡ (μ.)	62	8967
ΒΕΛΟΣ I. (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΑΝΑ I. (δ.κ.)	80	37660
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΝΕ ΝΤΡΟΠ *	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΒΟΜΑΡ	71	15759
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΡΟ (δ.κ.)	74	20384
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.) *	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΙΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (δ.κ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (Κ.)	72	8987
ΓΙΑΧΑΡΑ (π.)	83	38322
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΟΝ I (π.)	67	11874
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (Μ.)	69	8969
ΓΙΟΥΡΚΟ ΠΗΓΑΣΟΣ (Λ.)	72	14315
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610
ΓΙΩΡΓΟΣ Ν. (π.)	69	3957
ΓΚΑΖ ΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973
ΓΚΑΖ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	62	4137
ΓΚΑΖ ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	82	4.764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	68	2691

ε. Πειραιά 26/6	
ε. Μασσαλία 5/7	
πρ. Κόλπο ΗΠΑ	
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/6	
δ. Παναμά 15/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Βομβόη 15/6	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Γάνδη 19/7	
ε. Πειραιά 20/7	
α. Μπ. Άϊρες 16/7	
α. Άλεξάνδρεια 5/7	
ε. Λεμέ 18/7	
δ. Σουέζ 10/3	
α. Ν. 'Ορλεάνη 16/7	
α. Μπωμόν 2/7	
α. Ρότερνταμ 27/6	
στο Σουέζ 12/4	
α. Σιγκαπούρη 17/7	
α. Λός Πάμας 21/7	
δ. Σουέζ 16/6	
ε. Άλεξάνδρεια 30/6	
δ. Πόρτ Σαϊδ 22/7	
δ. Γιβραλτάρ 20/7	
α. Μάντρε ντε Ντέους 15/7	
πρ. «Αργολικός»	
πρ. Θεσσαλονίκη 20/6	
μετ. «Υπαπαντή»	
ε. Δουνκέρκη 16/7	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 19/6	
ε. Πασαγιές 7/7	
ε. Άβις 8/7	
α. Πόρτ Σαϊδ 7/6	
ε. Σάντος 15/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Φός 21/7	
ε. Άμβούργο 21/7	
α. Χιούστον 1/7	
πρ. Γκάλας 21/6	
ε. Φουτζέιρα 25/7	
α. Παλέρμιο 18/7	
α. Κέιπτάουν 16/7	
α. Τζέμπελ Άλι 20/7	
άρχει Πειραιά	
α. Σάν Φρανσίσκο 9/7	
διάλυση Πακιστάν	
α. Κολόμπο 19/7	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 22/6	
ε. Άντοντ 21/7	
α. Κόρπους Κρίστι 16/6	
ε. Πειραιά 11/5	
α. Σιγκαπούρη 17/6 *	
ε. Λάνσινγκτον 24/7 *	
δ. Π. Σαϊδ 29/6	
α. Ροζάριο 2/7	
ε. Πειραιά 26/5	
ε. Γκάρστον 21/7	
πρ. Ρός αλ Χάφι	
α. Άντεν 15/4	
ε. Πειραιά 24/4	
α. Λέικ Τσάρλς 15/6	
πρ. «Ventura Italia»	
πρ. Γαλλία 1/7	
μετ. «Goya» (κ.)	
πρ. Ίνδονησία 12/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/7	
α. Κολόμπο 22/7	
α. Σιγκαπούρη 24/7	
πρ. Ροστόκ 4/6	
πρ. Σαβόνα 18/7	
α. Χιούστον 12/7	
επωλήθη αλλοδαπούς	
στη Μομπάσα (άποθήκη)	
πρ. Αίγυπτο 11/7	
ε. Σ. Άννα Μπαί 18/6	
δ. Κωνσταντή 19/6	
ε. Πειραιά 15/7	
ε. Ταμπίκο 13/7	
ε. Πειραιά 15/7	
α. Χόγκ Κόγκ 16/7	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/7	
ε. Τορέδο 14/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/7	
α. Πόρτ ντε Μπούκ 16/7	
επωλήθη διάλυση	
ε. Κορούνα 17/7	
α. Μπιλμπάο 3/7	
α. Πειραιά 8/7	
ε. Πειραιά 18/7	

ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΖ (δ.π.)	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΖΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2.635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.π.)	68	81257
ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.κ.)	75	109979
ΓΚΑΛΤΑ'Ι'ΝΤ	65	1222
ΓΚΑΛΦ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	67	9286
ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (π.)	62	4794
ΓΚΛΟΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	70	12253
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΜΕΝΤ	78	5351
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΤΑΡ I (κ.)	68	9417
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΛΑΞΚΩΒΗ (Φιλ.)	68	8915
ΓΟΥΑ'Ι'Ζ (δ.κ.)	71	17355
ΓΟΥΕ'Ι'Β ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΕΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΥΤΙΛΟΣ	67	23347
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΕ'Ι'ΤΣΑΡ	67	23347
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126261
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126260
ΓΟΥΩΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΩΤΕΡΟΥ (κ.)	68	14342
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (π.)	45	2740
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938

ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΕΛΦΙΝΙ (δ.π.)	71	17805
ΔΗΜΗΤΡΑ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	70	3206
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (κ.)	68	3784
ΙΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΙΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620

ΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΒΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΚΑΡΝΕΣΣΗ	78	38467
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.)	72	16207
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	6186
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΜΕΡΑΛΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣΣ (κ.)	65	8187
ΕΝΑΡΕΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΗΝΗ (π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	6042
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I (π.)	84	22629
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ II (π.)	71	4995
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΥΛΙΜΕΝΗ	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360

ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366
ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΗΜΠΑ (κ.)	68	31093
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΖΗΝ	79	16379
ΗΡΑ	79	16390
ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875
ΗΣΤΕΡ ΜΠΑΙΛΗ	75	12969
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003
ΘΑΛΙΑ (δ.κ.)	64	31097
ΘΑΛΙΑ (Μ.)	67	17382
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΝΑΣΗΣ Μ. (Μαλ.)	65	37431
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΩ (κ.)	69	10650
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021

ε. Σουέζ 21/7		
ε. Φουτζέιρα 17/7		
ε. κορούνα 20/7		
ε. Τσιτακόγκ 18/5		
ε. Τζέντα 28/6		
πρός 'Ηράκλειον 3/7		
επώληση		
διάλυση 'Ισπανία		
ε. Βαρκελώνη 20/7		
ε. Φουτζέιρα 15/7		
ε. Παραμαρίμπο 28/6		
πρός Σ. Κρούα 18/7		
ε. Πειραιά 18/7		
ε. Μπουένος 'Αϊρες 11/7		
δ. Κων/πολη 22/6		
α. Γκιζάν 14/6		
ε. Σιγκαπούρη 28/5		
στο Ντουμπάι 12/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 24/7		
ἀργεί Πειραιά		
πρός Νταλνάν 30/6		
ε. Π. 'Αλμερνι 15/7		
πρός Κορέα 2/7		
πρός Περισκό 21/7		
ε. Τζέντα 7/7		
πρός 'Αμβούργο 10/7		
ε. Ροζάριο 16/7		
α. Μπρέικ 22/7		
α. 'Αμβούργο 16/7		
ε. 'Υμουίντεν 24/7		
ε. Γιούρπουρι 25/7		
πρός Τουμπαραό 25/6		
ε. Τζέντα 7/7		
πρός Γένοβα 13/7		
ε. Γένοβα 14/7		
διάλυση Κορέα		
α. Χαλκίδα 8/9/85		
ε. Πρίνς Ρούπερτ 17/7		

δ. Γιβραλτάρ 18/7		
α. Σαβόνα 11/7		
α. Μομουγκάο 7/7		
πρός Μεσόνεο 9/7		
α. Μπιλμπάο 19/7		
α. Λονδίνο 25/7		
α. Τραμαντάι 17/7		
πρός Χόγκ Κόγκ 17/7		

ε. Ρεσίφ 2/7		
ε. Τζέντα 22/7		
μεσογειακές μεταφορές		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Π. Σαϊδ 11/7		
ε. Μπωμόν 29/6		
ε. Σασέμπο 7/7		
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 4/6		
πρός Βαλτιμόρη 5/7		
π. «Petro Queen»		
α. Σάλλου Βόε 20/7		
α. Ν. 'Υόρκη 14/7		
πρός Πόρτλαντ 29/6		
ε. Γκάλβεστον 1/6		
α. Σάλλου Βόε 21/7		
α. Βρέμη 25/7		

ε. Παρανάγουα 22/6		
ε. Πέσκο 15/7		
α. Ρόττερνταμ 22/5		
στο Σίρρι 'Αϊλαντ		
α. Γιοκοχάμα 14/6		
α. Λάρνακα 20/7		
α. Γιοκοχάμα 16/7		
δ. Γιβραλτάρ 20/7		
α. Ρας Ταουόρα 17/7		
δ. 'Επτάνησα 26/6		
ε. Τζέντα 20/7		
δ. Παναμά 17/7		
α. Ντάρμπαν 16/7		
ε. Κων/πολη 21/6		
ε. 'Αμβούργο 20/7		
α. Σολέντ 'Ανκορ. 26/7		
α. Βρέμη 9/7		
α. Ροζάριο 24/6		
α. Γιοκοχάμα 7/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 11/6		
ε. Ν. 'Υόρκη 16/7		
ε. Ροζάριο 9/7		

α. Ν. 'Ορλεάνη 16/7		
ε. Τζέντα 4/5		
στη Σαράγκα (ἀποθήκη)		
α. Κορούνα 6/7		
α. Ρόττερνταμ 24/7		
διάλυση Κίνα		
α. Φουτζέιρα 11/7		
α. Ροζάριο 5/7		
α. Βαλένσια 18/7		
ε. Τζέντα 18/7		
α. Κολόμπο 21/7		
πρός Κόλομπο ΗΠΑ		
στη Μπάρα		
στο Λαράκ 'Αϊλαντ 18/7		
ε. Π. Σαϊδ 25/7		
α. Σιγκαπούρη 14/5		
α. Μιζουσίμα 27/6		
ἀργεί 'Αγ. Δομνίου		
ε. Σάν Νικόλας 24/6		
α. Σάντος 11/7		

ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (π.)	72	4827
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΙΛΙΑΔΑ (δ.κ.)	75	39995
ΙΛΙΑΔΑ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (Μαλ.)	58	3825
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ.)	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ.)	58	3993
ΙΟΣ (π.)	70	3971
ΙΣΤΡΙΑ	68	4202
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	81	31000
ΙΩΑΝΝΗΣ (κ.)	52	1575
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524

ΚΑΒΟΥΡΕΛΑ	82	15551
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΛΙΟΠΗ (κ.)	70	18628
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (λ.)	83	17066
ΚΑΛΛΙΟΠΗ II (δ.κ.)	68	14948
ΚΑΛΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΝΤΕΛΑΡΙΑ (π.)	81	11579
ΚΑΠΑΛ (κ.)	55	1599
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (π.)	70	11716
ΚΑΡΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018
ΚΑΡΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801
ΚΑΡΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΡΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΡΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΡΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800

ΚΑΡΛΟΒΑ (Μπχ.)	75	29314
ΚΑΡΝΤΙΦ (Φιλ.)	71	9206
ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	66	10046
ΚΑΣΤΑ (κ.)	72	17674
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Δ. (κ.)	76	3824
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕ'Ι'Π ΑΒΑΝΤΙ ΝΤΟΥΕ*	68	13694
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΤΥ	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕ'Ι'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24668
ΚΕ'Ι'Π ΤΑΙΝΑΡΟΝ (κ.)	69	9792
ΚΕ'Ι'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΣΤΑΡ (Μ.)	58	3831
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΡΜΠΑΤΙ (μ.)	81	1213
ΚΙΤΙΟΝ (δ.κ.)	69	79969
Κ' ΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40628
ΚΑΛΕΙΑ (κ.)	75	176009
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7126
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΑΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	1559
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V (κ.)	73	20328
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΑΛΤΕΖΟΣ (κ.)	67	11056

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166
ΛΑΚΥ ΒΙΡΤΖΙΝ (π.)	58	1590
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ (π.)	78	11162
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ Σ. (π.)	76	19150
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣ ΜΙΝΑΣ (κ.)	69	2993
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΝΙ (δ.κ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700
ΛΕΡΟΣ ΚΑΠΤΑΙΝ (κ.)	67	14720
ΛΕΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	68	15982
ΛΕΥΚΑΣ (κ.)	65	2435
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΜΝΙΑ (κ.)	69	7827
ΛΙΠΚ ΤΑΡΓΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΝΤΑ	71	17878
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟ'Υ'ΑΛΤΥ (κ.)	71	22523
ΛΟΥΝΑ (κ.)	69	93547
ΜΑΚΡΗΦΕΡ	69	8064
ΜΑΚΡΟΡΟΣΤ.	69	8064
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΝΟΣ (π.)	76	12498
ΜΑΝΧΑΤΑΝ (π.)	77	11167
ΜΑΟΥΝΤ ΕΤΝΑ	80	16650
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΣ	78	17149

ε. Λός Πάλας 23/7		
δ. Παναμά 4/7		
ε. 'Αμβέρσα 25/7		
πρός 'Αλγερία 3/7		
πρός Μπόνου 13/6		
ἀργεί Πειραιά		
μετ. «Regulus Star»		
ἀργεί Πειραιά		
ε. Φλάσσινγκ 10/7		
ε. Ρόττερνταμ 3/7		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Μπ. 'Αϊρες 16/7		

ε. Γάνδη 27/4	
ε. Καλκούτα 21/5/7	
ἀργεί 'Αμστερνταμ	
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/7	
π. «Σειρήνα»	
πρός Βραζιλία 10/7	
πρός 'Ιμπιτούμπο 29/6	
α. Λός Πάλας 16/7	
α. Παρανάγουα 19/6	
α. Μπιλμπάο 15/7	
α. Μπέιρα 20/6	
ε. Λόγος 26/6	
ε. Ντάρμπαν 21/7	
ε. Λά Παλις 25/7	
π. «Σίφον»	
πρός Σιγκαπούρη 6/7	
στη Μπάνια	
στη Βιόλια Μακάε (άποθηκη)	
ε. Δεμεράρα 16/7	
α. Μπαχραϊνί 21/7	

ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣ	77	19678
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	6034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΕ 1 (π.)	64	7995
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ ('Ονδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.)	69	9072
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83168
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΙΝΙΤΗΣ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΤΤΕΡΧΟΡΝ (δ.)	72	71491
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623
ΜΕΔΟΥΣΑ (δ.)	78	172147
ΜΕΛΟΝΤΥ	69	6200
ΜΕΛΕΤΗΜΙ (δ.)	76	24412
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΚΑΤΩΡ (κ.)	73	17638
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΡΡΥ ΜΕΝΤ	75	3522
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
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	1564
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ (π.)	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗ (π.)	71	1562
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ (π.)	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1578
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1761
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1562
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
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΤΡΑΛ (λ.)	74	39050
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥ	76	19633
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ' (δ.)	76	19855
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	83	32129
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΤΙΟΝ (κ.)	68	13706
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΕΜ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (βρ.)	65	11541
ΜΠΗΛΙΦ (π.)	71	9361
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ' (λ.β.)	73	31861
ΜΠΡΑ'Ι'Τ (π.)	67	38603
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΘΕΜΙΣ (κ.)	73	9324
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13036
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΙΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΝΙΚΑ (κ.)	70	11651
ΜΥΡΙΝΑ (λ.β.)	82	32506
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511
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
ΝΑΝΩ Κ. (κ.)	66	1477
ΝΕΔΙ (δ.π.)	65	35324
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (λ.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ (Μ.)	68	4207
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΧΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΚΟ ΣΤΑΡ	71	31982
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΡΝΕΣΣΗΣ	74	34103
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΙΙ (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	67	3809
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998

υπέστειλε ελληνική		
ε. Σάντο Τόμας ντε Καστίλλα 3/7		
επισκευές Πειραιά 25/7		
α. Σάο Σεμπαστιάν 1/7		
ε. Σιγκαπούρη 13/7		
ε. Κουϊγκνάνο 24/6		
α. Γιβραλτάρ 18/7		
α. Άμβερσα 24/7		
στό Ντάρμπαν 24/7		
ε. Πειραιά 18/7		
α. Φιλαδέλφεια 6/7		
ἀργεί Πειραιά		
μετ. «Πνευσ» (κ.)		
α. Πόρτ Σάϊδ 24/7		
α. Φουτζέιρα 20/7		
δ. Παναμά 24/6		
δ. Π. Σάϊδ 16/7		
α. Πειραιά 1857		
α. Κέμπε 13/7		
α. Τερνέστη 17/7		
ε. Λάς Πάλμας 23/7		
Όλιχη 'Απόλλεια		
ε. 'Ακάμπα 12/7		
ε. Πειραιά 25/6		
πρός ΗΠΑ 26/6		
α. Μιζουσίμα 1957		
α. Ρότερνταμ 21/7		
ἀργεί Πειραιά		
α. Τακοράντι 21/7		
πρός Κωνσταντίνα		
στο Μπόνυ (ἀποθήκη)		
ύψωσε πανοραμική		
ἀργεί Πειραιά		
α. Ντάρμπαν 22/7		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 11/7		
α. Μπελίζ Σίτυ 7/7		
α. Γρενάδα 15/7		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 6/7		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 3/7		
α. Ντεμεράρα 17/7		
ἀργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 9/7		
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 9/7		
α. Δεμεράρα 9/7		
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη		
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη		
ε. Δεμεράρα 12/7		
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη		
ε. Ν. 'Ορλεάνη 14/7		
ε. Πειραιά 9/7		
α. Μόρεχεντ Σίτυ 17/7		
ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη		

ἀργεί Ν. 'Ορλεάνη		
α. Λάς Πάλμας 19/7		
α. Χόγκ Κόγκ 22/7		
α. Σάν Λορέντζο 1157		
α. Σ. 'Αννα Μπαϊή 8/7		
μεταφορές 'Ινδονησίας		
ύψωσε ελληνική		
α. Σιγκαπούρη 5/7		
ε. Σ. Τζών 12/7		
α. Βομβάη 19/7		
ἀργεί Πειραιά		
α. Σάντος 3/7		
ε. Πρόβιντενς 26/6		
Τάμπα 25/6		
ἀργεί 'Αστακό		
ε. Μπάρ 19/7		
ε. Σάν Λορέντζο 12/7		
πρ. «Μηλούτοσου»		
α. Φουτζέιρα 23/7		
πρός Μαλίνα		
α. Λισσαβώνα 4/7		
ε. Ντουλούβ 10/7		
ε. Ντάρ-ες-Σαλάαμ 13/7		
ε. Φουτζέιρα 24/7		
στο Μπουσίρ		
α. Μαλάνα 1/7		
α. Ροζάριο 17/7		
α. Αύγουστο 10/7		
α. Π. 'Ελίζαμπεθ 23/7		
α. Κέιπτάουν 18/7		
ε. Λίβερπουλ 26/7		
μεταφορές Περισού*		

ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάϊ 857 *		
πρός Γιβραλτάρ 2/7		
δ. Π. Σάϊδ 19/7		
πρός Τσιτακόγκ		
α. Ναγκόγια 11/7		
μεσογειακές μεταφορές		
μεταφορές 'Ερυθράς Θάλ.		
α. Καζαμπλάνκα 28/6		
ε. Πειραιά 17/7		
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/6		
πρός Ντάρμπαν		
ε. Δουνκέρκη 26/6		
ἀργεί Τουλάν		
πρός Λομέ 30/6		
δ. Δουνκέρκη 27/6		
πρός 'Ινδία 12/7		
ἀργεί Πειραιά		
α. Χόγκ Κόγκ 4/7		
α. Ντράμμεν 18/6		
α. Λέγκχορν 16/7		
δ. Παναμά 16/7		
ἀργεί 'Αμφοδύρο		

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΟΥ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	71	8516
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.)	73	75049
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΟΛΣΣ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΝΤΟΡΙΑΝ	76	16396
ΞΙΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
ΟΑΣΙΣ (π.δ.)	62	22424
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (Μ.)	63	11120
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ ΙΙ (π.)	75	138037
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (π.)	77	15935
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (π.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΡΙΤ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (π.)	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	126990
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙ'Ι'Σ *	69	15688
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ ΙΙ (δ.)	75	40559
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (π.)	79	59882
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΞ (δ.)	77	15844
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΑΡΜΟΝΥ (π.)	73	15498
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ *	73	18958
ΟΡΑ'Ι'ΟΝ VI (π.)	75	8196
ΟΡΑΜΑ (δ.κ.)	73	20793
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39656
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΙΣ		
(Φιλ.)	76	11477
ΟΡΦΕΥΣ	67	5525
ΟΞΕΑΝ ΒΟΥ'Ι'Σ (κ.)	60	11434
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (κ.)	75	59639
ΟΞΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	84	20494
ΟΞΕΑΝ ΣΗΓΚΑΛ	80	15359
ΟΞΕΑΝ ΣΤΑΡ (κ.)	69	23222
ΟΞΤΡΙΑ	77	36247
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	84	13852
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΟΥ (δ.)	84	38259
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878

ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712
ΠΑΛΜ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ (βρ.)	67	19541
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (βρ.)	66	22617
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (βρ.)	69	9182
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380
ΠΑΝΘΡΑΜ (δ.κ.)	74	20792
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΑΛΟΥΡ (κ.)	68	9416
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ (δ.κ.)	65	41195
ΠΑΡΙΖΑ (Μ.)	68	8887
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (λ.β.)	70	11489
ΠΑΖΙΦΙΚ ΓΟΥΛΙΝΒ	84	22511
ΠΑΖΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822
ΠΑΖΙΦΙΚ ΟΞΕΑΝ	84	22100
ΠΑΖΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879
ΠΑΥΛΟΣ XII (π.)	69	1999
ΠΕΛΟΣ (κ.)	70	11525
ΠΕΛΛΑ (π.)	67	38636
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ δ.π.)	65	33595
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21666
ΠΕΛΩΣ	76	9872
ΠΕΝΤΕΛΗ (λ.β.)	72	57802
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.β.)	66	15668
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876
ΠΗΓΑΣΟΣ (φ.)	72	16205
ΠΗΓΑΣΟΣ (λ.β.)	69	10839
ΠΗΓΑΣΙΟΣ (π.)	77	11269

ΠΙΛΑΡΜΑΣΤ (π.)	71	90757
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674
ΠΛΑΤΩΝ Χ. (κ.)	68	10102
ΠΛΩΝΑ (κ.)	69	6162
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102
ΠΟΛΙΓΓΙΟΣ (κ.)	49	2879
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460
ΠΟΛΥΞΕΝΗ (Μ.)	72	9481
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (δ.)	76	60937
ΠΟΡΤΟ ΑΛΛΕΓΚΡΕ (Μ.)	71	15095
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675
ΠΡΕΣΙΔΕΝΤ Ι. (π.)	73	59193
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996

α. Μαμανά 1/7
 ἀργεί Χαλκίδα
 ε. Σαντάντερ 2/7
 δ. Ντόβερ 12/7
 ἀργεί Πειραιά
 δ. Σουέζ 19/7

α. Μομπάσα 8/7
 ε. Ρουέν 18/7
 στο Παλάου Σαμπού
 α. Σάντος 15/7
 α. Σαλβαντόρ 16/7
 πρ. «Ντόρα»
 α. Φορτάνου 16/7
 α. Τζέιμπελ 'Αλι 20/7
 πρ. «Μάουτ 'Αθως»
 α. Φός 17/7
 ε. Πειραιά 14/7
 ἀργεί 'Αστακό
 στο Μαπούτο 21/5
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 α. Σιγκαπούρη 1957
 α. Βαλτιμώρη 8/7
 στο 'Εσκραβος 17/7
 δ. Σουέζ 22/7
 α. Σάλλου Βόε 17/7
 προς Πενάγκ 1/7
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 α. Σκάνα Φλόου 20/7
 α. Χόκις 25/6
 ἀργεί Πειραιά
 ἀργεί Πειραιά
 μεσογειαικές μεταφορές
 ἀργεί Πειραιά
 α. Γκόουβ 3/7
 υπέστειλε ελληνική
 α. Σαντάν 18/6
 α. Σ. Τζών 13/7

ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/7
 έπωλήθη
 προς Βίγκο 17/7
 α. Πειραιά 12/7
 δ. Θέρσεντ' 'Αιλαν 17/7
 α. Ρίσαρντς Μπίρη 9/7
 έπωλήθη
 α. Σιγκαπούρη 957
 α. Ναγκόγια 23/7
 ε. Τζέντα 23/7
 α. 'Αλ Ρουές 12/7
 προς Τζακάρτα

δ. Ντόβερ 18/7
 ε. Σπλίτ 20/7
 ε. Ν. 'Ορλεάνη 17/7
 προς Κων/πολη 9/6
 προς 'Ιαπωνία
 ε. Μάντε ντέ Ντέους 13/7
 στο Λάγος 15/6
 α. Λάγος 20/6
 δ. Σουέζ 23/7
 ε. Γιοκοχάμα 20/7
 έπωλήθη άλλοδαπούς
 πρ. «Μελί»
 προς Ν. 'Αφρική 21/6
 α. Χόγκ Κόγκ 23/7
 α. Λειδέξ 10/7
 προς Οζάκα
 ε. Πόρτ ντ Πρίνς 4/7
 α. Παλάου Μπακόμ 16/7
 προς Καναδά 3/7
 ἀργεί Πειραιά
 προς 'Ινδονησία
 προς Ταϊβάν 2856
 μεταφορές Αιγύπτου
 δ. Γιβραλτάρ 22/5
 προς Τρίπολη 9/6
 προς Τζέντα 22/7
 προς Γιβραλτάρ 27/6
 προς Ροστόκ 1/7
 α. Ροζάριο 8/7
 ε. 'Ικόνιο 9/7
 ε. Π. Μωχ. Μπιν Κασίμ 20/7
 προς 'Ιράν 26/6
 α. Κολόμπο 9/6
 προς Λάγος 26/6

έπωλήθη άλλοδαπούς
 α. Μίλφορντ Χάβεν 11/7
 α. 'Αμβέρσα 17/7
 α. Λός Πάλμας 4/7
 α. Λός Πάλμας 1/7
 προς Βόλο 18/6
 ε. Γιούροπουρτ 3/7
 ἀργεί Κίωλο
 προς Σίρι 'Αίλαν 1/5
 πρ. «Al Farwahiah»
 α. Ν. 'Υόρκη 1/7
 προς Κούβα
 προς Λ. 'Αντίλες 7/7
 προς Τουμπάρσο 14/6
 ἀργεί Πειραιά
 ε. Διαμάντε 14/7
 α. Π. Σαΐδ 13/7
 προς Λιβύη 22/6
 ε. Κοτονου 15/7
 α. Ραγκούν 22/7
 προς Γέμπο 22/7

ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ Β. (π.)	61	3966
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959
ΠΡΩΤΟΜΑΧΟΣ (κ.)	75	16191
ΡΕΙ'Ι'ΖΟΡΜΠΙΛΑ (κ.)	67	11407
ΡΕΙ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	60	4820
ΡΕΣΙΦ (δ. π.)	73	30067
ΡΗΝΗ (π.)	63	15929
ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409
ΡΙΟ ΓΚΡΑΝΤΕ (Μ.)	70	43598
ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893
ΡΟΖΙΤΑ	68	10397
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ. κ.)	67	37625
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824
ΡΟΥΜΠΙΝΙ ΙΙ (π.)	71	2932

ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ. κ.)	66	39695
ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ. κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ. κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ. κ.)	76	21619
ΣΑΛΛΥ Δ. (π.)	68	15474
ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597
ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΘ (κ.)	65	1598
ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599
ΣΑΝ ΓΟΥΑΙΝΣ (κ.)	65	18375
ΣΑΝ ΜΑ'Ι'ΚΛ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	10630
ΣΑΝΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝΜΠΗΜ (κ.)	73	16459
ΣΑΝΝΥ (κ. δ.)	61	12001
ΣΑΝΡΑ'Ι'Ζ ΑΛΦΑ (π.)	69	4661
ΣΑΝ ΡΑ'Ι'Ζ ΔΕΛΤΑ (π.)	67	3861
ΣΑΝΣΕ (π.)	62	15405
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (κ.)	68	10185
ΣΑΝΤΑ ΜΠΑΡΜΠΑΡΑ (κ.)	67	6098
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΕΣΣ (δ. κ.)	85	26959
ΣΑΟ ΠΑΟΛΟ (Μ.)	67	34064
ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φ. λ.)	71	43867
ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917
ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ Ι. (π.)	64	5807
ΣΕΜΙΙ (π.)	76	12443
ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ (δ. π.)	76	19016
ΣΕΝΙΟΡ ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	64	4975
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ. π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΒΙΝΙΑ (π.)	78	10299
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΟΝΔΟΡ (λ. β.)	71	8894
ΣΗ ΛΑΚ ΙΙ (κ.)	63	5289
ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ. κ.)	75	17795
ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ. κ.)	73	17795
ΣΗ ΟΑΘ (δ. κ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΡΟΟΥΖ (κ.)	68	10313
ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (λ.)	70	5746
ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ. κ.)	71	14130
ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ (Μ.)	68	34640
ΣΗΓΟΥΟΡΑΝΤ (Φ. λ.)	75	8884
ΣΗΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	73	16095
ΣΗΚΟΥΗΝ (κ.)	67	31578
ΣΗΚΡΟΣ (δ. κ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ (Μαλτ.)	67	28528
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	74	18963
ΣΗΜΑΝ (κ.)	71	5861
ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ. κ.)	80	32995
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΡΕ'Ι'ΝΤΣΕΡ (κ.)	79	19061
ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	80	1315
ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΑΙΥ (π.)	80	9015

ΣΗΤΕΙΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (π.)	72	7006
ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406
ΣΙΕΝΑ (κ.)	70	17247
ΣΙΑΒΕΡ ΜΕΝΤ	78	5500
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΣΙΑΦΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑ'Υ'ΚΡΕΣΤ	76	22377
ΣΚΙΠΠΕΡ 1 (π.)	73	14474
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΟΛΙΑ (κ.)	74	30340
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650

ε. Μονφαλκόνε 24/5	
ε. Δουνκέρκη 18/7	
δ. Παναμά 17/7	
ε. Μπάνος Χάρμπορ 15/7	
ε. Σάρροχ 17/7	
υπέστειλε ελληνική	
άρχει 'Αστακό	
α. Λας Πάλμας 31/5	
α. Πειραιά 20/7	
ε. Πειραιά 17/7	
ε. Λας Πάλμας 15/7	
άρχει Πειραιά	
προς 'Αλεξάνδρεια 5/7	
α. Τάμπα 3/7	
α. Λας Πάλμας 24/6	
μετ. «Νεπούνια» ('Ονδ.)	
α. Σαβόνα 18/7	
ε. Πειραιά 14/5	
δ. Σουέζ 21/7	
δ. Γιβραλτάρ 20/7	
ε. Πειραιά	

στή Τζέντα (ἀποθήκη)	
στή Βουβάη 24/7	
προς Ρεσίφ 8/7	
α. Χάμπτον Ρόαντς 17/7	
ε. 'Αμβούργο 25/7	
προς Γιβραλτάρ 16/7	
προς Γιβραλτάρ 21/7	
προς Καράτσι 15/7	
α. Θεσσαλονίκη 15/7	
α. Χουέλαβα 11/7	
ε. Μανφρεντόνια 30/6	
α. Σιγκαπούρη 20/7	
ε. Κοτόν 20/7	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Μπράουνβιλ 26/6	
ε. Τσιτακόβι 23/7	
στό Ρίο Χάινα 19/7	
ε. Λεμεσό 15/7	
διάλυση Χουάγκου	
ε. Λεμεσό 20/7	
προς Λουάνδα 8/5	
ε. 'Αλεξάνδρεια 6/6	
δ. Π. Σαΐδ 21/7	
προς Ν. 'Υόρκη 11/7	
προς Ταζέρκα Τέρμιναλ 19/7	
προς Κούβα 25/6	
ε. Φός 3/7	
α. Κολόμπο 1/7	
στό Πόρτ 'Αρθουρ 7/7	
ΕΤΑ Σασέμπο 25/7	
προς Ν. 'Ορλεάνη 12/7	
ε. 'Αλεξάνδρεια 2/6	
ε. Κωνσταντή 5/7	
προς Εύρωπη 4/7	
α. Θεσσαλονίκη 13/6	
δ. Π. Σαΐδ 5/7	
α. Κουκούρα 22/7	
δ. Π. Σαΐδ 22/7	
ε. Αύγουστα 20/7	
μετ. «Ismail» (λ.)	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Γιβραλτάρ 20/7	
α. Λομέ 20/7	
ε. 'Ησχαμ 26/7	
α. Μπ. 'Αϊρες 16/7	
προς Ντουάλα 28/6	
στό Λάγος	
προς 'Αβάννα 26/6	
προς Γιβραλτάρ 23/6	
προς Σαγκάη 28/5	
προς Κίνα 28/6	
προς Φλόριδα 3/7	
προς Ράττερντον 11/6	
ε. Ν. 'Υόρκη 11/7	
α. Καράτσι 3/7	
ε. Ρίο Γκράντε 7/7	
προς Φλάινγκ 27/6	
προς Γιβραλτάρ 22/7	
προς Π. 'Ορινόκο 30/6	
προς Γιοκοχάμα 20/7	
α. 'Αλ Ρουέζ 16/7	
α. Ν. 'Ορλεάνη 14/6	
προς Φιλιππίνες 9/7	
ε. Βοβιάη 14/4	
α. Γιοκοσούμα 21/7	
άρχει Πειραιά	
ε. Κουβέιτ 20/7	
ε. Πειραιά 5/4	

ε. Ρίο Γκράντε 12/5	
ε. Σιγκαπούρη 24/7	
προς Βερακρούζ 5/6	
α. Χιουσόν 16/7	
α. Μπιλτον 21/7	
α. Σάο Φρανσίσκο 13/7	
ε. Μπουένα Βεντούρα 28/6	
στό Μπαντίν Χομινί	
α. Τσουκούμι 17/7	
προς Καράτσι 1/7	
α. Ποντιανός 29/6	
α. Σ. Ευστάθιο 21/6	
προς Νάπολη 25/6	
άρχει Πειραιά	

ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12561
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ. κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΟΣ Γ. ΙΙ (κ.)	66	1404
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡΑΑ'Ι'Τ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΥΡ (π.)	69	9946
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ. π.)	68	103176
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΤΡΕΓΚΑ ('Ονδ.)	65	1911
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171
ΣΦΙΝΣ (κ.)	69	9822
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	74	11452
ΣΩΤΗΡΗΣ (π.)	70	5480
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631
ΤΕΛΑΜΟΝ	78	11781
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510
ΤΖΕ'Ι'ΝΤ (κ.)	56	6500
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΩΝ ΠΕΡΟ	68	10618
ΤΖΩΝΗ (π.)	65	17110
ΤΖΩΡΤΣ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μαλτ.)	58	6492
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	9887
ΤΙΤΙΣ (κ.)	70	9025
ΤΟΡΟΣ ΜΠΑΙΗ (π.)	73	8848
ΤΟΥΣΙΑΝ (π.)	69	5135
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	84	17210
ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	84	17200
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ (π.)	67	29073
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ (π.)	74	8915
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953
ΤΡΕ'Ι'ΝΤ ΡΗΣΟΛΒ (δ. Πα.)	74	30082
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901
ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ Μ (κ.)	70	1597
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΠΙΚΑΝΑ (Μ.)	69	1931
ΤΡΟΥ'Ι'ΤΕΝΜΠΕΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384
ΤΥΧΗ (π.)	73	6415
ΥΜΗΤΟΣ (λ. β.)	69	9078
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	71	4635

ΦΑ'Ι'Β Α'Ι'ΛΑΝΤΣ	70	1568
ΦΑΙΡΓΟΥ'Ι'ΝΤΣ	74	8915
ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571
ΦΑΜΙΑΥ Κ. (π.)	70	9194
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67202
ΦΕ'Ι'Θ	70	15216
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΗΑΡΕΣΣ (κ.)	71	22523
ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583
ΦΙΛΙΠΙΑΔΑ (Φ.)	74	8869
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Μ.)	54	1890
ΦΙΛΟΒΗ (δ. κ.)	67	54322
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306
ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΖΑΝΤ (π.)	66	13870
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310
ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580
ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629
ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244
ΦΟΙΒΟΣ (λ. β.)	69	15808
ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219
ΦΟΡΤ (κ.)	72	15275
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'Ι'Τ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΕΣΚΑ (π.)	71	10586
ΦΡΕΝΤΣΙΠ (κ.)	65	9628
ΦΡΗΝΤΟΜ Ι.	59	1229
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339
ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652
ΦΡΙΟ ΜΕΕΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519
ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑ'Ι'ΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343
ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148
ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (λ. β.)	70	12363
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922
ΧΟΟΥΠ ΙΙ (π.)	64	15404
ΧΟΡΟΥΣ (μ.)	82	10079
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'Ι'Σ (π.)	79	12598
ΧΑΘΙ (κ.)	54	1596
ΩΚΕΑΝΙΣ (κ.)	68	9930

α. Γιβραλτάρ 16/7	
α. Νητρούτ 11/7	
προς Σάντος 12/7	
α. 'Ανιέν 7/6	
προς 'Αλγερία 4/7	
ε. Λορέντ 21/7	
ε. Πειραιά 19/7	
ε. Βόλο 24/5	
α. Ρεσίφ 29/5	
ε. Θεσσαλονίκη 25/5	
άρχει Πειραιά	
πρ. «Στέλιος»	
προς Ματανζός 6/7	
προς Καζαμπλάνκα 1/7	
α. Φουτζέιρα 16/7	
ε. 'Αμπιτζάν 1/7	
ε. Χαλδία 15/7	
ε. 'Αμβέρσα 22/7	
ε. Μανζανίλο 29/6	
α. Σιγκαπούρη 11/6	
ε. Μπ. Σαχ. Ρεζάι 1/7	
άρχει 'Αστακό	
άρχει 'Αστακό	
α. Μόντρεαλ 16/7	
ε. Ντάρμπαν 23/7	
α. Μομπάσσα 22/7	
ε. Μπουσίρ 13/7	
α. Κολόμπο 14/7	
προς 'Αλεξάνδρεια 10/5	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 12/7	
άρχει 'Αστακό	
προς Μομπάσσα 22/7	
προς 'Αλγερία 2/7	
ε. Κολόμπο 16/7	
μετ. «Νικόλας Κ.» (π.)	
προς 'Ιαπωνία 4/7	
ε. 'Αμβούργο 22/5	
ε. Πειραιά 20/6	
ε. Πειραιά 19/7	
δ. Ντόβερ 11/7	
πρ. «Μάουιντ 'Ελίκων»	
ξένα συμφέροντα	
άρχει Χαλκίδα	
ε. Μιλάζο 29/6	
α. Κόμπε 22/5	
ε. Πειραιά 12/5	
α. Πόρτ Σαΐδ 26/6	
προς Μπαντίν 24/6	
ε. Μπαρνακούλα 27/6	
α. Μομπάσσα 9/7	
στό Τούμπαν	

διάλυση 'Ινδία
προς Νταμάν 29/6
άρχει Πειραιά
α. 'Αντοφαγκάστα 11/7
α. Βιλελμοχάβεν 16/7
α. 'Υμουίντν 9/7
ε. Λά Γκουέρα 6/6
ε. Ν. 'Ορλεάν 14/7
προς Σύρο 15/7
α. Σχέζιν 28/5
μετ. 'Φίλιππος (Ονδ.)
ε. Φουτζέιρα 20/7
προς Λάος 19/7
στην 'Αλεξάνδρεια (άποθρ)
προς Κωνσταντία 3/7
δ. Παναμί 15/7
προς 'Αιθέρη 14/6
ε. Θεσσαλονίκη 13/7
στη Μπετζάνια (άποθρ) κη)
ε. 'Αλεξάνδρεια 15/6
ε. Ν. 'Ορλεάν 15/7
α. Βασιλικό 11/6
ε. Φουτζέιρα 17/7
προς Σιγκαπούρη 14/7
α. Χόγκ Κόγκ 10/7
προς Τρίπολη 29/6
προς 'Υεμέν 23/7
προς Χό Τοι Μίχινετ 25/6
α. Φέλιςτον 17/7
διάλυση Γκταντίν
μετ. «Δημήτριος Μ.» (π.)
ε. Πειραιά 14/7
πρ. «Durian»
α. Λός Πάλμας 18/6
υπέστειλε ελληνική
ε. Λός Πάλμας 16/7
ε. 'Αμβούργο 6/7
ε. Σιγκαπούρη 24/7
ε. Σιγκαπούρη 8/7
ε. Ράς Ταουρά 6/7
προς Τνούδα 5/7
ε. Πειραιά 4/3
πρ. «Αϊθινός»
ε. Νταμάν 14/7
α. Μομπάσα 1957
α. Ροζόριο 12/7
α. Γιβραλτάρ 20/7
αγορά από 'Ισπανούς
α. Μπιλμπάο 18/7

προς Παναμά 4/7
πρώην «Κασκίγιος»
α. Σιγκαπούρη 3/7

NAFSI

GENERAL SHIP REPAIRS SPECIALISED WORKS

IN-SITU WORKS

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

RECONDITIONING OF MACHINERY COMPONENTS

NAFSI cooperates with the well known Italian company

 **IVALDI & GENERALE**

REPAIR OF ELECTRIC MACHINES THROUGH THE "AYRODEV PROCESSES"

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

ayrodev
INTERNATIONAL

ELECTRONIC DIAGNOSIS OF MECHANICAL INSTALLATIONS.

NAFSI, has secured the exclusive cooperation of
the Dutch company

 **TECHNO DIAGNOSIS**

REPAIR OF HEAVY BROKEN IRON COMPONENTS

NAFSI cooperates with

THERMILOCK France

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

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



REPAIR OF BROKEN OR CRACKED METAL PARTS WITH TIE INSERTS.

NAFSI cooperates with the Dutch company

KRAMTECHNIEK

DYNAMIC BALANCING OF ROTATING PARTS.

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

 **NAFSI S.A.**

REG. OFFICES: 34, METHONIS STR. PIRAEUS - GREECE
TELEPHONES: 4914282, 4909836, TELÉX: 21 2708 NFI GR
PLANT PERAMA FREE ZONE TELEPHONE: 4410211 (5 LINES)
TELEX: 21 3344 NFI GR CABLE: NAFSI PIRAEUS - GREECE

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ RIGGINGS ■ TARPAULINS ■ SLINGS ■ WORLD WIDE DELIVERIES

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ TESTING FACILITIES ■ MARINE PAINTS ■ CHAINS

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ ANCHORS ■ TESTING FACILITIES ■ WIRE ROPES



50
years

...of service in Piraeus
and Worldwide...

HEAD OFFICE: PSARRON & ANAPAFSEOS PIRAEUS — GREECE

TEL. 4627.800 - 4617.410

TELEX: 21.2880 - 21.2503 NIKA GR.

WIRE ROPES ■ FIBER ROPES ■ CONTAINER FITTINGS ■ CATHODIC PROTECTION ■ ANCHORS