

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουλίου 1987

Αρ. Φύλλου 1251/1009

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIO. 1251/1009
5 IOYΛIOY 1987
ΔPX. 180



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ · KONTINENT

EMPROS LINES

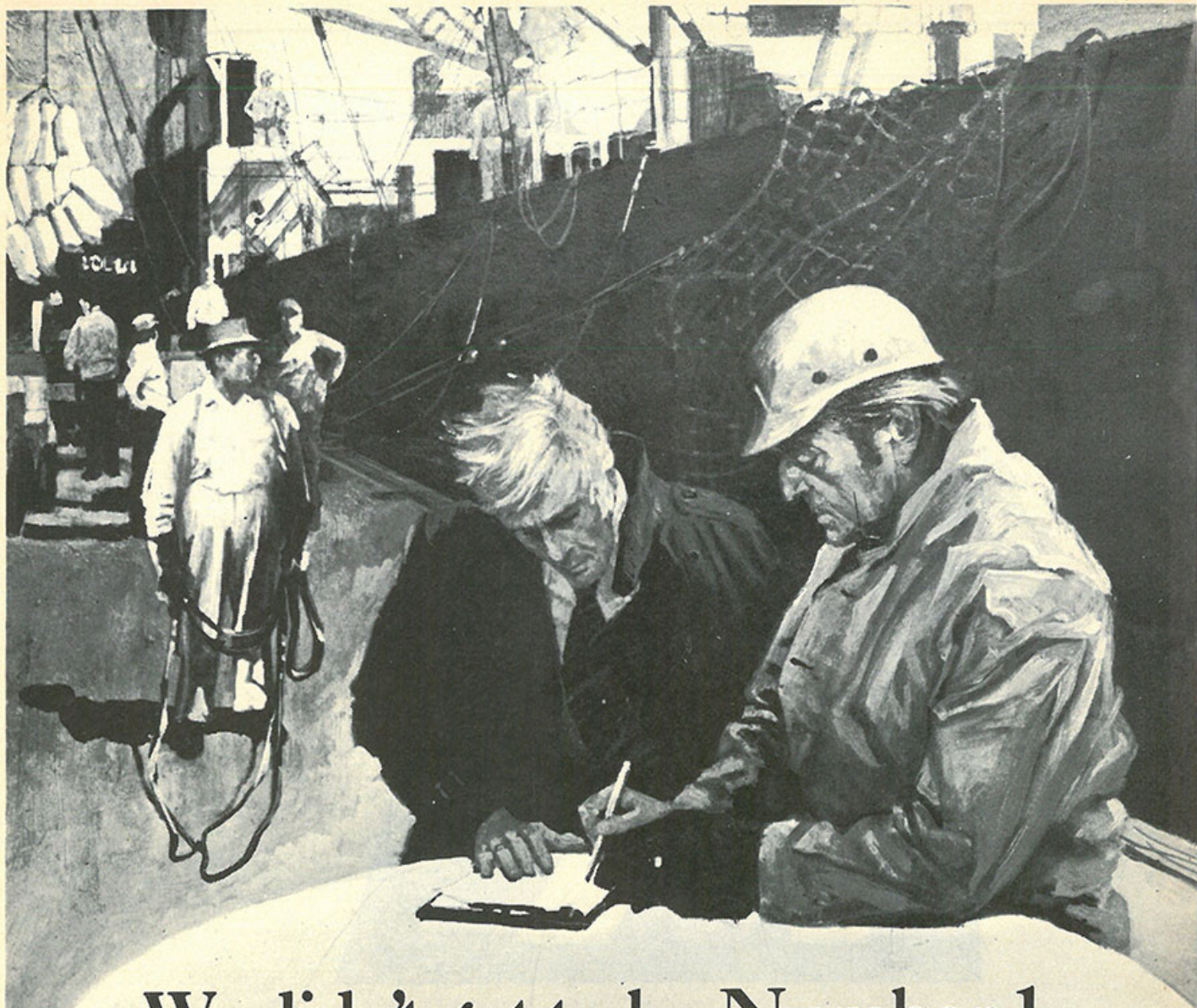
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 · 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 · 212152 · 212618 · 213247 · 212387

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

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



ATHENIAN TANKERS



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

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

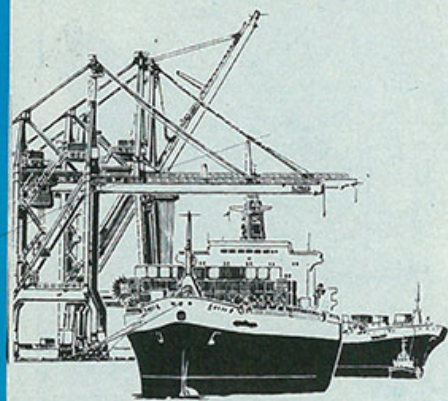
Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

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

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



ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΕΤΟΣ 56ο

15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1987
ΝΕ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1251/1010

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

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

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

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

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

56th Year
Issue No. 1251/1010, July 15th, 1987

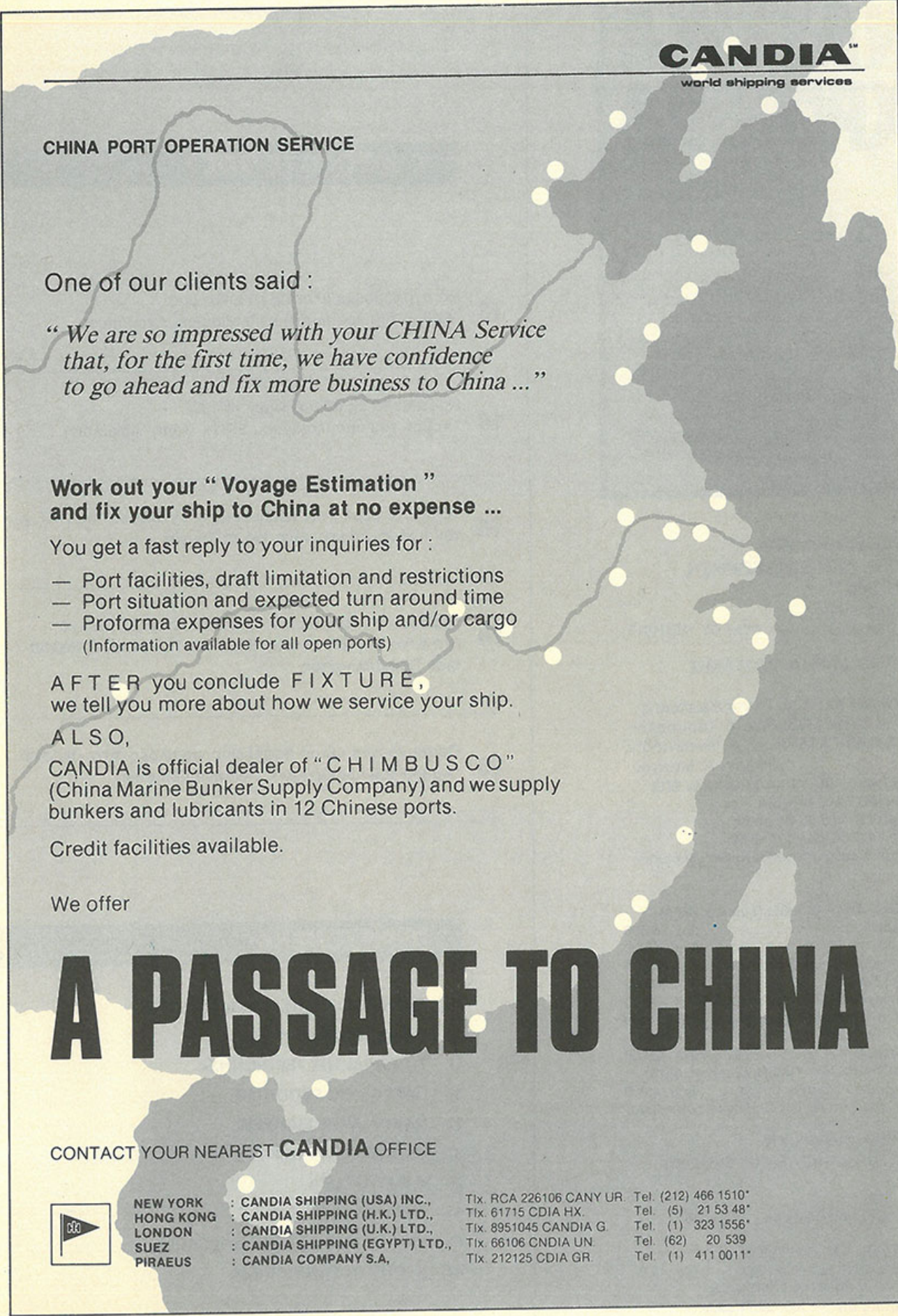
FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 13 Νά αναλάβουμε όλοι τις ευθύνες μας.
"Άρθρο του έφοπλιστή κ. Γεράσιμου 'Αγούδημου.
- 14 Ναυτιλιακά ως πρόσέξωμεν τό 1992.
"Άρθρο του ύποπλοιάρχου Ε.Ν. κ. Χάρη 'Αρκαλάκη.
- 16 Τό πρώτο μέρος της έρμηνευτικής έγκυκλίου του ΝΑΤ γιά τόν πρόσφατο νέο νόμο γιά τό Ταμείο.
- 19 Παρουσίαση τών πλοίων τά όποία μετέχουν ένεργά στό έργο της 'Ελληνικής 'Ενώσεως Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος.
- 25 Προτεινόμενα μέτρα ασφαλείας γιά πλόες στόν Περσικό.
"Άρθρο του πλοιάρχου κ. 'Αντώνη Γρυπαίου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
27 ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΤΗΣ «ΕΡΜΙΟΝΗΣ»
30 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
32 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
37 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
38 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
41 ENGLISH SUPPLEMENT
44 ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
47 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

**CANDIA™**

world shipping services

CHINA PORT OPERATION SERVICE

One of our clients said :

" We are so impressed with your CHINA Service that, for the first time, we have confidence to go ahead and fix more business to China ... "

Work out your " Voyage Estimation " and fix your ship to China at no expense ...

You get a fast reply to your inquiries for :

- Port facilities, draft limitation and restrictions
 - Port situation and expected turn around time
 - Proforma expenses for your ship and/or cargo
- (Information available for all open ports)

AFTER you conclude **FIXTURE**, we tell you more about how we service your ship.

ALSO,

CANDIA is official dealer of " CHIMBUSCO " (China Marine Bunker Supply Company) and we supply bunkers and lubricants in 12 Chinese ports.

Credit facilities available.

We offer

A PASSAGE TO CHINA

CONTACT YOUR NEAREST **CANDIA** OFFICE



NEW YORK
HONG KONG
LONDON
SUEZ
PIRAEUS

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

Tlx. RCA 226106 CANY UR.	Tel. (212) 466 1510*
Tlx. 61715 CDIA HX.	Tel. (5) 21 53 48*
Tlx. 8951045 CANDIA G.	Tel. (1) 323 1556*
Tlx. 66106 CNDIA UN.	Tel. (62) 20 539
Tlx. 212125 CDIA GR.	Tel. (1) 411 0011*

Νά παραμείνει στη θέση του

Πριν από ενάμιση μήνα ακριβώς και με άφορμή τις φήμες που κυκλοφορούσαν τότε στον Πειραιά και έφεραν τον κ. 'Αλεξανδρή μετακινούμενο από το υπουργείο Ναυτιλίας σε κάποιον επίκειμενο ανασχηματισμό, οι στήλες αυτές είχαν υπογραμμίσει ότι ο σημερινός Υπουργός έπρεπε να παραμείνει στη θέση του για να ολοκληρώσει και να υλοποιήσει την πολιτική που έχει χαράξει, πολιτική η οποία αποβλέπει στη διάσωση και την εκ νέου αναγέννηση και γιγάντωση του έθνικού μας νηολογίου.

Έπειδή τις τελευταίες ημέρες και με άφορμή την υπόθεση της Ρόδου υπήρξαν ορισμένες πληροφορίες περί απομακρύνσεως του από το ΥΕΝ, τα «Ναυτικά Χρονικά», τα οποία όπως έχουν διαπιστώσει όλοι, δεν δεσμεύονται από καμία πλευρά και μοναδική τους επιδίωξη είναι η ύπαρξη της 'Ελληνικής Ναυτιλίας και η ουσιαστική σύνδεσή της με την εθνική οικονομία για να απολαμβάνει ο ελληνικός λαός εκείνα — και είναι πάρα πολλά — που τρυγούν οι ξένοι από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα των 'Ελλήνων, επαναλαμβάνουν και σήμερα την ίδια αντίληψη. Και βροντοφωνάζουν προς κάθε κατεύθυνση: 'Ο κ. 'Αλεξανδρής πρέπει να παραμείνει στη θέση του. 'Οχι, επαναλαμβάνουμε, γιατί είναι αναντικατάστατος. 'Αλλά απλούστατα για να συνεχισθεί η πολιτική

που έχει χαραχθεί. Και για να διατηρηθούν τό θετικό κλίμα τό οποίο έχει δημιουργηθεί και η εμπιστοσύνη που έχει αποκατασταθεί με επίμονη προσπάθεια. 'Ο κ. 'Αλεξανδρής πρέπει να παραμείνει στη θέση του επειδή αυτή τη συγκεκριμένη περίοδο αρχίζει να διαφαίνεται ότι οι προσπάθειές του θα αρχίσουν να αποδίδουν τούς πολύτιμους καρπούς τους.

Δέν υπεισερχόμαστε με λεπτομέρειες στην υπόθεση της Ρόδου. Θά πούμε όμως ξεκάθαρα ότι για μία ακόμη φορά η 'Ελληνική Πολιτεία στάθηκε άνικανη να εκμεταλλευθεί μία περίπτωση που θά βοηθούσε όσο δέν μπορούμε να τό φαντασθούμε τή χώρα, σε αντίθεση με άλλες Πολιτείες, όπως λόγου χάρη τή Βρετανική Πολιτεία που εκμεταλλεύεται πάρα πολλά χρόνια τήν Ιστορία (ή τό μύθο, αν θέλετε) του τέρατος του Λοχνές. Θά πούμε επίσης ξεκάθαρα ότι στον χειρισμό της υπόθεσεως της Ρόδου δέν υπήρξε καμία ευθύνη του 'Υπουργού Ναυτιλίας, ο οποίος επίσης δέν ήταν ούτε ο υπεύθυνος για τήν αξιοποίηση και τήν εκμετάλλευση του θέματος αυτού.

Θέλομε βασίμως να ελπίζουμε ότι για τό καλό της 'Ελληνικής Ναυτιλίας αλλά και του τόπου οι υποδείξεις των «Ναυτικών Χρονικών» θά γίνουν αποδεκτές.

ΦΟΒΟΥΜΕΘΑ

Βάσει του νέου νόμου για τό ΝΑΤ ο όποιος δημοσιεύθηκε στην 'Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 30 'Ιουνίου, τήν 1 'Οκτωβρίου όλα τα ναυτολόγια που έχουν εκδοθεί πριν από τήν Ισχύ του, δηλαδή πριν από τις 30 'Ιουνίου, πρέπει να παραδοθούν στο ΝΑΤ ή στις αρμόδιες λιμενικές αρχές και να εξοφληθούν οι σχετικές οφειλές ανεξάρτητα από τό αν είναι ληξιπρόθεσμες ή όχι και όσα ναυτολόγια δέν παραδοθούν θά παύσουν να ισχύουν και οι πλοίαρχοι είναι υποχρεωμένοι να τα ταχυδρομήσουν στο ΝΑΤ σαν συστημένα ταχυδρομικά αντικείμενα γιατί διαφορετικά θά υποστούν κυρώσεις. 'Επίσης βάσει του νέου νόμου, νέο ναυτολόγιο δέν χορηγείται εάν δέν εξοφληθούν οι εισφορές του προηγούμενου και απαγορεύεται η μεταφορά οφειλής του παλαιού ναυτολογίου στο νέο.

'Υπενθυμίζουμε ότι τα «Ναυτικά Χρονικά» όταν είχε δοθεί τό νομοσχέδιο στη δημοσίευσή είχαν εκφράσει φόβους ότι η διάταξη αυτή μπορούσε να καταστεί θρυσάλιδα στα θεμέλια του έθνικού νηολογίου. Οι φόβοι μας διατηρούνται αναλλοίωτοι και ευχόμαστε ολόψυχα να μήν αποδειχθεί τελικά βραδυφλεγής βόμβα, προειδοποιούμε όμως ότι εάν λειτουργήσει σαν βραδυφλεγής βόμβα εκείνοι που τή σκέφθηκαν και τή διατύπωσαν θά κληθούν να πληρώσουν τή ζημία που θά έχουν προκαλέσει στο έθνικό νηολόγιο.

Πέρα όμως από τό ανωτέρω υπάρχει και ένα άλλο ερώτημα στο οποίο θά υπάρξει όπωσδήποτε απάντηση είτε τό θέλουν είτε όχι οι υπεύθυνοι οι όποιοι τώρα σιωπούν: Τό ερώτημα είναι πότε θά εκκαθαρισθούν τα ναυτολόγια που θά παραδοθούν στις αρχές 'Οκτωβρίου.

ΑΠΩΤΕΡΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΤΟΥΣ ΝΑ ΕΚΤΕΘΕΙ Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

Φυσικά αυτή δέν είναι η μοναδική θρυσάλιδα που περιέχει ο νέος νόμος για τό ΝΑΤ. 'Υπάρχουν και άλλες. 'Ορισμένες από αυτές

βάλλουν ευθέως εναντίον του έθνικού νηολογίου και άλλες που θέτουν σε δυσμενέστερη μοίρα τούς πραγματικούς ναυτικούς, όλες όμως έχουν τεθεί, όπως φαίνεται, γιατί άλλη εξήγηση δέν μπορεί να υπάρξει, με μοναδικό στόχο να εκτεθεί ο 'Υπουργός που έχει φορτωθεί τήν ευθύνη για τό νέο νόμο και είναι δικό του έργο να έντοπίσει αυτούς που θέλησαν να τόν εκθέσουν με αυτό τόν τρόπο.

Η θρυσάλιδα που βάλλει ευθέως κατά του έθνικού νηολογίου περιέχεται στην παράγραφο 6 του άρθρου 1 που όρίζει ότι υπόχρεος για τήν εξόφληση των οφειλών του πλοιοκτήτη προς τό ΝΑΤ, λοιπούς 'Οργανισμούς, Λογαριασμούς και Κεφάλαια, είναι και ο διάδοχος του πλοιοκτήτη έστω και αν αυτός απέκτησε τήν κυριότητα του πλοίου από όποιαδήποτε αίτια, ακόμη και από αναγκαστικό πλειστηριασμό.

Δέν σημειώνουμε τις συνέπειες που μπορεί να υπάρξουν από τή διάταξη αυτή σε βάρος του έθνικού νηολογίου, είμαστε όμως πρόθυμοι να έννημερώσουμε προφορικά όποιονδήποτε υπεύθυνο θά ήθελε να μάθει τούς κινδύνους που δημιουργεί η έν λόγω παράγραφος. Προς τό παρόν από τις στήλες αυτές καλούμε τόν 'Υπουργό να ζητήσει από εκείνους που διατύπωσαν τή διάταξη, και είναι οι ίδιοι που θέλησαν να χρεώσουν εισφορές ήλεκτρολόγου ακόμη και όταν δέν επιβαίνει ήλεκτρολόγος στο πλοίο επειδή η ναυτολόγησή του δέν είναι υποχρεωτική, συγκεκριμένα στοιχεία για τις ένέργειες που έχουν γίνει για τήν είσπραξη οφειλών πλοιοκτητών τις όποιες με τήν ανωτέρω διάταξη περιπίπτουν στους νέους πλοιοκτήτες.

Μία άλλη θρυσάλιδα που τέθηκε για να εκτεθεί ο 'Υπουργός έναντι των ναυτικών μας περιέχεται στην παράγραφο 4 του άρθρου 2. Για να άντιληφθεί ο 'Υπουργός τα προβλήματα που προκαλεί η παράγραφος αυτή πρέπει να ζητήσει από τούς συντάκτες της η τούς έμπνευστές της να τού απαντήσουν στα κατωτέρω παραδείγματα:

Πρώτο: Ποιά σύνταξη θά λάβει πλοίαρχος Α' με υπηρεσία ποντοπόρου (φορτηγών) 18 έτών και με τριάμιση χρόνια ΙΚΑ τήν τελευταία τετραετία λόγω της άνεργίας συνεπεία

της ναυτιλιακής κρίσεως και με έξαγορά διετούς θητείας;

α) Με τό νέο νόμο;

β) Μόνο με τή 18ετή υπηρεσία του και τή διετή θητεία; — δέν θά κάνει δηλαδή χρήση των τριάμιση έτών του ΙΚΑ.

γ) Ποιά σύνταξη θά ελάμβανε εάν δέν υπήρχε η παράγραφος 4 του άρθρου 2 του νέου νόμου εάν από τό 1976 έως τό 1981 είχε πραγματοποιήσει τριετή ναυτική υπηρεσία και από τό 1981 μέχρι τόν 'Ιούλιο 1987 δύο έτη (για τόν υπολογισμό των αδειών);

Δεύτερο: Ποιά σύνταξη θά πάρει πλοίαρχος που πραγματοποιήσε υπηρεσία έννιάμιση έτών σε ποντοπόρα φορτηγά, μετά άσφαλίσθηκε για δέκα χρόνια στο ΙΚΑ και έν συνεχεία ξαναξίδεψε σε ποντοπόρα φορτηγά επί τέσσερα χρόνια και έτσι έχει συμπληρώσει πραγματική συνολική θαλάσσια υπηρεσία 13,5 έτών;

Έκείνο που μπορούμε να σημειώσουμε μόνο αυτή τή στιγμή είναι ότι ο 'Υπουργός θά έκπλαγει από τήν έκταση της άδικίας που γίνεται στους πραγματικούς ναυτικούς μας, εκείνους δηλαδή που στηρίζουν με τό αίμα τους τό ΝΑΤ. Και φυσικά περιμένουμε τις άντιδράσεις του για τή διόρθωση των κακώς τεθέντων στο νέο νόμο ώστε να άποφευχθούν οι δυσμενείς συνέπειες.

ΝΑ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣΟΥΜΕ

Η 'Ελλάδα, μία από τις κυριότερες ναυτιλιακές χώρες του κόσμου, οφείλει να πρωτοστατήσει στις προσπάθειες για τήν άντιμετώπιση της καταστάσεως που έχει δημιουργηθεί από τις συνεχείς επιθέσεις έναντι των πετρελαιοφόρων στον Περσικό κόλμο και όταν πλέουν στα διεθνή ύδατα γιατί έτσι θά προστατεύσει και τό κύρος της σημαίας της. Και να θέσει τό πρόβλημα στα 'Ηνωμένα Έθνη και παράλληλα να πρωτοστατήσει στην έκδοση ενός κοινού ανακωνωθέντος των κυβερνήσεων των ναυτιλιακών χωρών με τό οποίο να εφιστάται η προσοχή όλοκλήρου του κόσμου στην παρούσα κρίση και στις συνέπειες που μπορεί να ύ-

πάρξουν για τό διεθνές εμπόριο.

Όπως αναφέρεται και σε άλλες στήλες, τό θέμα αυτό τέθηκε στους ύπουργούς Ναυτιλίας και Έξωτερικών κ.κ. Στάθη Άλεξανδρή και Κάρ. Παπούλια από τόν νέο πρόεδρο τής INTERTANKO και στενό φίλο τών «Ναυτικών Χρονικών» κ. Βασίλη Φρ. Παπαχρηστίδη, ό οποίος θά συνεχίσει τις προσπάθειες προς όλες τις κατευθύνσεις για νά σταματήσει ή καταστρατήγηση τών άρχών του διεθνούς δικαίου πού σε τόση έκταση γίνεται στην περιοχή του Περσικού από τούς δύο έμπολέμους.

ΕΙΔΕΣ Η ΙΤΦ;

Όπως αναφέρομε και σε άλλο σημείωμα, ή Διεθνής τών Μεταφορών προειδοποίησε τούς μή Νορβηγούς πλοιοκτήτες νά μήν προχωρήσουν στη μεταφορά πλοίων τους στο νέο διεθνές νορβηγικό νηολόγιο γιατί τότε θά θεωρηθούν ότι φέρουν σημαία εύκολίας μέ πιασνότητες νά ύποστούν μπουκοτάζ. Από αυτό προκύπτει ότι ή Διεθνής τών Μεταφορών δέν πρόκειται νά ένοχλήσει τά νορβηγικά πλοία πού θά ένταχθούν στο νέο νηολόγιο, ένω κατά τήν αντίληψη νορβηγικής έταιρίας διαχειρίσεως πλοίων δέν πρόκειται νά ένοχλήσει ούτε και τά μή νορβηγικής πλοιοκτησίας πού θά ένταχθούν στο νέο νηολόγιο.

Τό γεγονός ότι ή ΙΤΦ στρέφεται μόνον έναντίον τών έλληνόκτητων πλοίων και ποτέ έναντίον τών πλοίων άλλων πλοιοκτητών είναι γνωστό και έχει έπισημανθεί επανειλημμένα από τις στήλες αυτές. Έκείνοι πού δέν θέλουν νά έντιληφθούν αυτό τό άδιάψευστο γεγονός είναι μερικοί έικοί μας συνδικαλιστές οι όποιοι σε κάθε εύκαιρία ζητούν τή συνδρομή της για νά πλήξουν τά έλληνικά πλοία και φυσικά ή συνδρομή αυτή παρέχεται άπλόχερα όπως τούς παρέχεται άπλόχερα και ή συνδρομή από διάφορες εύρωπαϊκές ναυτεργατικές οργανώσεις, οι όποιες όμως κάνουν ό,τι μπορούν για νά ύποστηρίξουν τά πλοία πού άνήκουν σε ύπηκόους

τών χωρών τους και φυσικά γι' αυτό δέν μπορεί νά τις κατηγορήσει κανένας διότι έτσι προστατεύουν άπλούστατα τά έθνικά τους συμφέροντα.

ΜΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟΣΟ ΑΝΕΥΘΥΝΟΙ;

Μέ μία δόση ύπερφήανειας ή διοίκηση τής Όμοσπονδίας Έπαλλήλων Λιμένων Έλλάδος άναφέρει σε άνακοίνωσή της ότι συνεπεία τής πρόσφατης άπεργίας τών ύπαλλήλων του ΟΛΠ και του ΟΛΘ και τής συνεχιζόμενης άποχής τους από τήν εργασία σε άργίες και Κυριακές πού έχει δημιουργήσει συσσωρευμένα προβλήματα στα μεγάλα λιμάνια, ξένες πλοιοκτήτριες έταιρίες δίδουν έντολές σε πλοία τους νά αλλάξουν κατεύθυνση και νά άποφύγουν τόν Πειραιά, ένω ταυτόχρονα έπισείνεται και ό κίνδυνος έπιβολής έπινάυλου από τις ξένες κόσφερους.

Μά αυτοί οι άνθρωποι είναι έντελώς άνεύθυνοι; Για νά ικανοποιήσουν τά δικά τους αίτήματα νομίζουν ότι μπορούν νά έπιβαρύνουν όλόκληρο τόν έλληνικό λαό ό όποιος σε τελευταία άνάλυση θά πληρώσει τις ζημιές πού προκαλούνται από τήν άπεργία τους; Διότι οι ζημιές δέν είναι μόνο αυτές πού άναφέρει μέ ύπερφήανεια ή διοίκηση τής ΟΜΥΛΕ: Στο λιμάνι έχουν συγκεντρωθεί 400 περίπου αυτοκίνητα ΤΙΡ τά όποια δέν μπορούν νά έκφορτωθούν — έκφορτώνονται μόνο εκείνα πού μεταφέρουν φάρμακα και στρατιωτικό ύλικό, ένω πολλά είδη και κυρίως μηχανήματα και άνταλλακτικά πού προορίζονται άκόμη και για έπισκευαζόμενα πλοία καθυστερούν μέ αποτέλεσμα νά καθυστερεί και ή περάτωση τής έπισκευής όποτε δημιουργούνται και προβλήματα για προγραμματισμένες φορτώσεις τών πλοίων.

Γιά τήν αντιμετώπιση τής καταστάσεως ή κυβέρνηση όφείλει νά προχωρήσει σε άυστηρά μέτρα, μή εξαίρουμένης και τής πολιτικής έπιστρατεύσεως τών ύπαλλήλων τών λιμανιών — κανένας δέν μπορεί νά βλάπτει τά γενικότερα συμφέροντα του τόπου για νά ικανοποιήσει τά δικά του.

ταφερούν στο νηολόγιο τής Νήσου Μάν, ένω άλλες τρεις βρεταννικές ναυτιλιακές εταιρίες άνακοίνωσαν τήν άπόφασή τους για τήν πώληση όρισμένων πλοίων πού θά έχει σαν άποτέλεσμα τήν άπώλεια 180 θέσεων εργασίας για τούς Βρεταννούς ναυτικούς).

• «Μελετάται ή χρησιμοποίηση ξένων πληρωμάτων στα ίαπωνικά πλοία» (ή ίαπωνική κυβέρνηση μελετά σχέδιο για τή χαλάρωση τών άυστηρών περιορισμών ναυτολογήσεως πληρωμάτων στα ίαπωνικά ποντοπόρα πλοία και ύπολογίζεται ότι μέ τή χρησιμοποίηση Φιλιππινέζικων πληρωμάτων τό έτήσιο κόστος πληρώματος για ένα πλοίο θά μειωθεί από 2 έκ. δολάρια σε 350.000 δολάρια).

• «Συμφωνήθηκε ή χρησιμοποίηση μικτών πληρωμάτων στα όλλανδικά πλοία» (οι Όλλανδοί πλοιοκτήτες μετά από συμφωνία μέ τήν κυριότερη ναυτεργατική όργάνωση τής χώρας θά μπορούν έφεξης νά χρησιμοποιούν μικτά πληρώματα από Όλλανδούς και Άσιατες ναυτικούς. Η συμφωνία έπήλθε μετά από κυβερνητικές προσπάθειες για νά βρεθούν και άλλοι τρόποι, έκτός από τήν παροχή οικονομικής βοήθειας προς τούς πλοιοκτήτες, για τή μείωση του κόστους λειτουργίας τών όλλανδικών πλοίων).

• «Τή δημιουργία διεθνούς νηολογίου ζητούν οι Δανοί πλοιοκτήτες» (οι Δανοί πλοιοκτήτες πιέζουν συνεχώς τήν κυβέρνηση νά Ιδρύσει ένα διεθνές νηολόγιο παρόμοιο μέ τό νορβηγικό γιατί άν δέν ληφθούν άμεσα μέτρα ένισχύσεως τής ανταγωνιστικότητας ό έμπορικός στόλος τής χώρας θά ύποστεί μείωση παρόμοια μέ τούς στόλους τής Βρεταννίας, τής Νορβηγίας και άλλων δυτικοευρωπαϊκών χωρών).

• «Δέν άναμένεται βελτίωση τής θέσεως τής παγκόσμιας έμπορικής ναυτιλίας» (ιαπωνική ναυτιλιακή έταιρία — ή «Μιτσούι Όσκι Λάιν» — στην έτήσια έκθεσή της ύποστηρίζει ότι ή μεγάλη ναυτιλιακή κρίση πού αντιμετώπιζει ή παγκόσμια έμπορική ναυτιλία θά συνεχισθεί μέχρι τό τέλος τής διανυόμενης δεκαετίας καθώς δέν φαίνεται νά μειώνεται ή πλεονάζουσα χωρητικότητα τών πλοίων πού είναι μεγαλύτερη από ό,τι τό 1981 όταν ή ναυλαγορά κατέρρευσε σε επίπεδο κρίσης).

• «Η ΙΤΦ προειδοποιεί τούς ξένους πλοιοκτήτες για τό νέο νορβηγικό νηολόγιο» (ή ΙΤΦ προειδοποίησε τούς μή Νορβηγούς πλοιοκτήτες νά μήν μεταφέρουν πλοία τους στο νέο διεθνές νορβηγικό νηολόγιο διότι πλοία πού δέν είναι νορβηγικής πλοιοκτησίας θά θεωρηθούν ότι φέρουν σημαία εύκολίας μέ πιθανότητα νά ύποστούν κυρώσεις αλλά νορβηγική έταιρία διαχειρίσεως πλοίων παρακινεί τούς μή Νορβηγούς πλοιοκτήτες νά μήν λάβουν σοβαρά τήν άνωτέρω άπειλή τής ΙΤΦ γιατί πιστεύει ότι δέν θά τήν πραγματοποιήσει).

ΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

Ό Έπουργός κ. Στάθη Άλεξανδρής χρειάσθηκε νά παρέμβει για μία άκόμη φορά για νά έπιλύσει προβλήματα πού δημιουργεί ή άυθαιρεσία εκείνων πού διοικούν τό ΝΑΤ. Μέ έγγραφο του προς τό ΝΑΤ ό Έπουργός ύπογραμμίζει ότι δέν ύπάρχει διάταξη στην έλληνική νομοθεσία για τόν καθορισμό συνθέσεως πληρώματος τών ιδιωτικών σκαφών άναψυχής, δηλαδή τών θαλαμηγών, και ως έκ τούτου όσα από τά σκάφη τής κατηγορίας αυτής ύποχρεούνται από τις διατάξεις τής νομοθεσίας του ΝΑΤ νά διατηρούν ναυτολό-

Διαπιστώσεις και προβληματισμοί

Μία μικρή «συγκομιδή» τίτλων για ναυτιλιακά θέματα από τή «Ναυτεμπορική» τών άβέσας προηομένων ήμερών δείχνει έναργέστατα τις διεργασίες πού γίνονται στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο αλλά και τούς προβληματισμούς πού ύπάρχουν σε κατ' έξοχήν ναυτιλιακές χώρες για τή βελτίωση τής ανταγωνιστικότητας τών πλοίων τους.

Άξίζει, λοιπόν, νά παραθέσουμε τούς κυριότερους από τούς τίτλους αυτούς μέ μία έλάχιστη περίληψη πού άποτελεί τή σύνοψη τών σχετικών δημοσιευμάτων. Έτσι σημειώνομε από τή Ναυτεμπορική:

• «Άρχισε τήν 1η Ιουλίου ή λειτουργία του νέου διεθνούς νορβηγικού νηολογίου» (ως τή στιγμή έχουν έγγραφεί πέντε πλοία πού άνήκουν σε τρεις νορβηγικές έταιρίες αλλά οι Νορβηγοί πλοιοκτήτες ύποστηρίζουν ότι ως τό τέλος του χρόνου τό νέο νηολόγιο θά προσελκύσει 300 - 400 πλοία. Οι όροι του νέου νηολογίου είναι πολύ ανταγωνιστικοί, άπλοι και εύέλικτοι και οι Νορβηγοί έφοπλιστές ύποστηρίζουν ότι μέ τή λειτουργία του νέου νηολογίου θά άνακοπεί, έντός μάλιστα του πρώτου εξαμήνου λειτουργίας, ή συρρίκνωση του στόλου πού έλέγχεται από τούς Νορβηγούς).

• «Αύξηση του άριθμού έγγραφών πλοίων στο (γαλλικό) νηολόγιο τών Κερκελέν» (σημαντικός είναι ό άριθμός τών πλοίων πού μεταφέρθηκαν αυτή τήν έβδομάδα στο νηολόγιο τών Νήσων Κερκελέν από τό γαλλικό νηολόγιο μετά τή σχετική άπόφαση του Γάλλου ύπουργού Ναυτιλίας πού έπείτρεπε αυτή τή μεταφορά μέ τήν προϋπόθεση ότι τό 25% του πληρώματος και τέσσερις άξιωματικοί θά είναι Γάλλοι ύπήκοοι).

• «Συμφωνία για τή μή άνακήρυξη του νέου διεθνούς νηολογίου ως σημαίας εύκολίας» (μετά τήν έπίτευξη σχετικής συμφωνίας μεταξύ τών έφοπλιστών και τών νορβηγικών ναυτεργατικών ένώσεων δέν θά γίνει προσφυγή στην ΙΤΦ για τόν χαρακτηρισμό του νέου νηολογίου σαν σημαίας εύκολίας και ή Ένωση Ναυτικών τής Νορβηγίας θά μπορεί νά διαπραγματεύεται για τή ναυτολόγηση Φιλιππινέζικων και άλλων πληρωμάτων).

• «Έταιρίες πετρελαίου περιορίζουν τόν άριθμό τών Βρεταννών ναυτικών στα πλοία τους» (δύο βρεταννικές έταιρίες πετρελαίου πιέζουν τή βρεταννική ένωση ναυτικών νά δεχθεί περιορισμό τών θέσεων εργασίας τών ναυτικών για νά παραμείνουν τά πλοία τους στο βρεταννικό νηολόγιο και νά μήν με-

γιο πρέπει να καταβάλλουν εισφορές μόνο για το πράγματι ναυτολογημένο προσωπικό και όχι αναλογικά και με βάση την οργανική σύνθεση των επαγγελματιών θαλαμηγών.

Ο Υπουργός πέρα από την όρθη λύση που έδωσε στο ανωτέρω θέμα, όφειλε ταυτόχρονα να επιδείξει και ζωηρό ενδιαφέρον για τα μέτρα που προτείνει να ληφθούν το Σωματείο Ίδιοκτητών Επαγγελματιών Τουριστικών Σκαφών για την περαιτέρω ανάπτυξη και προώθηση του θαλασσιού τουρισμού ώστε η Ελλάδα να μπορέσει να ανταγωνισθεί στον τομέα αυτόν την Τουρκία και τη Γιουγκοσλαβία, μέτρα που μπορούν να ληφθούν στα πλαίσια του νέου πενταετούς προγράμματος οικονομικής ανάπτυξης.

ΟΙ ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ

Σύμφωνα με πληροφορίες των «Ναυτικών Χρονικών», το Υπουργείο καταβάλλει — για πρώτη φορά — μία συστηματική προσπάθεια για την όριστική αντιμετώπιση του προβλήματος των λαθρεπιβατών.

Ο αρχηγός του Λιμενικού Σώματος αντιναύαρχος κ. Χρήστος Ντούνης με έγγραφό του προς το Υπουργείο Έξωτερικών επισημαίνει ότι επειδή η υπάρχουσα Διεθνής Σύμβαση των Βρυξελλών του 1957 για τους λαθρεπιβάτες ελάχιστα θα συνέβαλε στην αντιμετώπιση του προβλήματος, ακόμη και αν έτιθετο σε ισχύ γιατί θα δέσμευε μόνο τις χώρες που θα την είχαν αποδεχθεί, επιβάλλεται να αναληφθεί μία προσπάθεια σε διεθνές επίπεδο για την υιοθέτηση αποφάσεων αναλόγων με αυτές που αφορούν τους πρόσφυγες που διαφεύγουν από τις χώρες τους με πλοία και γι' αυτό αποκαλούνται «άνθρωποι των πλοιαρίων» (BOAT-PEOPLE).

Με την υιοθέτηση παρόμοιων αποφάσεων οι διάφορες χώρες θα υποχρεωνόταν να δέχονται στο έδαφός τους τους λαθρεπιβάτες που θα βρίσκονται στα πλοία για να προωθούνται εν συνεχεία στις χώρες προοιμίας τους με έξοδα των πλοιοκτητριών εταιριών και με τον τρόπο αυτόν θα επιλύετο και το πρόβλημα των λαθρεπιβατών που στερούνται ταξιδιωτικών εγγράφων.

Επίσης ο κ. Ντούνης επισημαίνει ότι σε πολλές περιπτώσεις τοπικές αρχές σε διάφορες χώρες άρνηθηκαν την αποβίβα λαθρεπιβατών οι οποίοι παρέμειναν στα πλοία 2-4 μήνες (και οι στερούμενοι ταξιδιωτικών εγγράφων επί μακρό χρονικό διάστημα) δημιουργώντας, πέραν των οικονομικών επιβαρύνσεων, σωρεία προβλημάτων, ενώ σε μερικές περιπτώσεις οι πλοίαρχοι και τα πληρώματα πλοίων κινδύνεψαν να κατηγορηθούν ότι δεν έλαβαν τα προσήκοντα μέτρα φρουρήσεώς τους με αποτέλεσμα να τεθεί σε κίνδυνο η ζωή λαθρεπιβατών που παραβίασαν τα διαμερίσματα στα οποία κρατούνταν για να ριχθούν στη θάλασσα και να διαφύγουν στην ξηρά.

Τέλος ο κ. Ντούνης επισημαίνει ορθότατα ότι δεν δίνει λύση στο πρόβλημα η άποψη που έχει διατυπώσει η Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδος στη Γενεύη σύμφωνα με την οποία ανήκει στην αρμοδιότητα του πλοίαρχου να κρίνει αν οι λαθρεπιβάτες θα μπορούσαν να ενταχθούν στην κατηγορία των προσφύγων — φυγάδων όποτε θα μπορούσαν να υπαχθούν στο ειδικό πρόγραμμα της Ύπατης Αρμοστείας των Ηνωμένων Πολιτειών για τους πρόσφυγες. Ο πλοίαρχος, υπογραμμίζει ο κ. Ντούνης, είναι υπεύ-

θυνος, να παρουσιάζει τα πραγματικά γεγονότα όπως έχουν και όχι να τα παραποιεί ή να τα αποσιωπά, γιατί άλλως κινδυνεύει να εκτεθεί και ο ίδιος προσωπικά αλλά και γενικότερα η Ναυτιλία μας επειδή στις περιπτώσεις αυτές παρεμβαίνουν διάφορες ξένες αρχές, ενώ οι λαθρεπιβάτες διατυπώνουν ελεύθερα τους λόγους που τους οδήγησαν να επιβιβασθούν λαθραία στο πλοίο.

Ήδη αναμένεται ότι η Μόνιμη Αντιπροσωπεία της Ελλάδος στη Γενεύη θα επαναφέρει το θέμα στην Ύπατη Αρμοστεία Προσφύγων αφού προηγουμένως υπάρξουν συνεννοήσεις με τις αντιπροσωπείες άλλων χωρών — ναυτιλιακών ή χωρών από τις οποίες προέρχονται συνήθως οι λαθρεπιβάτες — ώστε η ελληνική πρωτοβουλία να ενισχυθεί και να υποστηριχθεί και από τις χώρες αυτές για να βρεθεί μία άμεσα υλοποιήσιμη λύση στο πρόβλημα των λαθρεπιβατών.

Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ

Ύστερα από τη γενόμενη κατανομή των εφετινών σπουδαστών των Ανωτέρων Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, το σύνολο των 505 νέων σπουδαστών που θα εισαχθούν, θα κατανεμηθούν στις διάφορες Σχολές ως ακολούθως:

Στις 10 σχολές πλοιαρίων (Ασπρόπυργος, Ύδρα, Κύμη, Σύρος, Οινόυσσαι, Κεφαλληνία, Ν. Μηχανιώνα, Χανιά, Ηράκλειο, Γαλαξίδι) θα εισαχθούν ανά 20 σπουδαστές, με εξαίρεση τη Σχολή Ηρακλείου στην οποία θα εισαχθούν 30. Σύνολο 210.

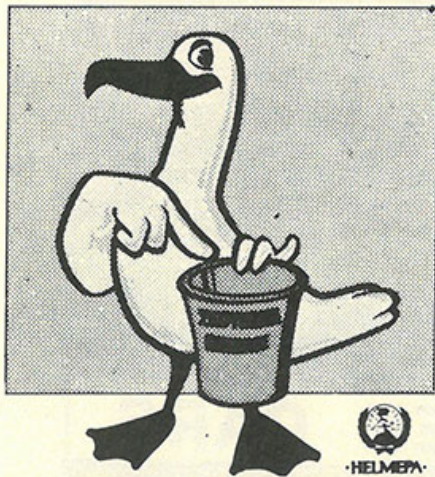
Στις σχολές μηχανικών θα εισαχθούν 20 στον Ασπρόπυργο, ανά 25 στην Έλευσίνα, στα Χανιά και στον Σκαρμαγκά, 50 στη Χίο και 60 στη Ν. Μηχανιώνα. Σύνολο 205.

Τέλος στις σχολές Ασυρματιστών θα εισαχθούν ανά 20 στον Ασπρόπυργο, Ηράκλειο και Ρόδο και 30 στην Πρέβεζα.

Διευκρινίζεται ότι οι μισές θέσεις των Σχολών Ασπρόπυργου, δηλαδή ανά 10 πλοίαρχοι, μηχανικοί και ασυρματιστές, θα καλυφθούν από γυναίκες.

ΑΙΖΟΥΝ ΣΥΓΧΑΡΗΤΗΡΙΑ

Φίλοι που ταξίδεψαν με πλοία προς και από την Ιταλία μας παρακάλεσαν να εξάρουμε τις προσπάθειες του προσωπικού του λιμεναρχείου της Πάτρας για την άρτια εξυπηρέτηση των επιβατών και τη διευκόλυνση



**ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΕ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ ΜΑΣ
ΑΠΟ ΤΑ ΣΚΟΥΠΙΔΙΑ**

ΠΡΙΝ 50 ΧΡΟΝΙΑ

— Πληροφορίες έξ Ουάσιγκτωνς αναφέρουν ότι ήρχισεν ήδη η επεξεργασία των προκαταρκτικών σχεδίων παρ' ειδικής προς τούτο συσταθείσης επιτροπής διά την διύρυνσιν της διώρυγος του Παναμά.

— Ο Ανθυποπλοίαρχος Διόδ. Βασιλείδης έτοποθετήθη λιμενάρχης Αργοστολίου και ο Ανθυποπλοίαρχος Π. Τσιρίκης λιμενάρχης Κάστρου (Λήμνου).

— Αι απόψεις του Υφυπουργείου της Εμπορικής Ναυτιλίας επί του ζητήματος της εγκαταστάσεως πλωτής δεξαμενής εν Σύρω, διεβιβάσθησαν προς το Υπουργείον της Συγκοινωνίας εις τό όποιον ήρχισεν ήδη ο καταρτισμός του σχετικού Αναγκ. Νόμου διά του όποιου προβλέπεται η ίδρυσιν εν Σύρω, Οργανισμού διαχειριζομένου την πλωτήν δεξαμενήν.

— Κατά τό λήξαν δεκαπενθήμερον έσημειώθησαν αθρόα περιπτώσεις έπικινδύνου υπερθερμάνσεως φορτίων Πολωνικών γαιανθράκων, παραληφθέντων εκ Δάντσιγκ ή Γδύνιας και μεταφερομένων εις διαφόρους προορισμούς. Ούτως έφθασαν με υπερθερμάνσιν του φορτίου των εις Θεσσαλονίκην τό φορτηγόν «Φλώρα», εις Άλγερion τό φορτηγόν «Κεραμίες», εις Πόρτ Σάϊδ τό φορτηγόν «Ίθακος» και εις Ντακάρ τό φορτηγόν «Κωστής», ενώ τό φορτηγόν «Θεμώνη» της εταιρίας «Κάσος», 3.859 τον. γκρόρς και ναυπηγήσεως του 1929 ήκολούθησε την τύχην του φορτηγού «Μαρία» αποτεφρωθέν εις τας άκτάς του Φερνάντο Νορόνχα.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 158/15.7.1937)

της κινήσεως ή όποία πάντοτε αλλά ιδιαίτερα αυτή την εποχή είναι πολύ μεγάλη δεδομένου ότι τό λιμάνι της Πάτρας άποτελεί τη δυτική πύλη της χώρας από την όποία διακινούνται συνήθως οι Εύρωπαίοι τουρίστες που επισκέπτονται την Ελλάδα.

Με ιδιαίτερη χαρά, λοιπόν, άπευθύνομε από τις στήλες αυτές συγχαρητήρια σε όλόκληρο τό προσωπικό του λιμεναρχείου της Πάτρας για τις φιλότιμες προσπάθειες που καταβάλει, προσπάθειες που έχουν εύνοϊκό αντίκτυπο και στον τουρισμό.

Συγχαρητήρια όμως αξίζει και τό προσωπικό του λιμεναρχείου Πειραιώς στο όποιο έχει μεταφερεί κατά τον καλύτερο τρόπο τό «νέο πνεύμα» και ή «νέα αντίληψη» για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της Ναυτιλίας και των ανθρώπων της που έχουν εκφράσει ο ύπουργός κ. Στάθης Άλεξανδρής και ή σημερινή ήγεσία του Λιμενικού Σώματος. Αυτό τό «νέο πνεύμα» και ή «νέα αντίληψη» την αντιλαμβάνονται άμέσως όσοι προσέρχονται για όποιοδήποτε λόγο και για όποιαδήποτε υπόθεσή τους στο λιμεναρχείο.

Ο ΝΟΩΝ ΝΟΕΙΩ;

Δέν άπάντησε ακόμη ή Πλοηγική Υπηρεσία σε όσα της καταμαρτυρούνται για την έισπραξη ποσών για τό όποία είτε δέν χορηγεί άποδείξεις, είτε δέν παρέχει τις υπηρεσίες

πού δικαιολογούν την είσπραξη των εν λόγω ποσών, παρά το γεγονός ότι οι στήλες αυτές ζητήσαν και την παρέμβαση του ίδιου του Υπουργού ώστε να υποχρεωθούν οι υπεύθυνοι να απαντήσουν.

Κανένας δεν αντιλαμβάνεται ότι η σιωπή οδηγεί σε αβυσσώδεις κρίσεις και συμπεράσματα; Και ποιος εν πάση περιπτώσει θα τολμήσει να αρθρώσει λέξη εάν κάποιος ισχυρισθεί, λόγου χάρι, ότι τα χρήματα για τα οποία δεν χορηγούνται αποδείξεις διανέμονται μεταξύ όρισμένων, όπως συνέβαινε στο παρελθόν στην ίδια υπηρεσία που είχε μάλιστα και εισπράκτορα για να εισπράττει τις «δωρεές» προς τους πλοηγούς; Η σιωπή, επαναλαμβάνουμε, δεν είναι πάντοτε χρυσός.

Επίσης δεν δόθηκε καμία απάντηση για το θέμα των λαντζών, ούτε δηλαδή για τις αυθαίρετες χρεώσεις, ούτε για τη χορήγηση μη θεωρημένων από την Έφορία αποδείξεων για τα εισπραττόμενα ποσά, ούτε για τη μεταφορά τους σε άλλη θέση. Και στην περίπτωση αυτή η έλλειψη απαντήσεων από τους εν προκειμένω αρμοδίους μπορεί να εκληφθεί σαν ένα είδος καλύψεως, σαν δηλαδή όρισμένοι να καλύπτουν την τιμολογιακή ασυδοσία των ιδιοκτητών λαντζών και την ασυδοσία τους έναντι της Έφορίας.

Οι στήλες αυτές αξιώνουν να δοθούν σαφέστερες εξηγήσεις και δηλώνουν ότι τα θέματα αυτά της Πλοηγικής Υπηρεσίας και των λαντζών θα επαναλαμβάνονται σε κάθε τεύχος μέχρις ότου υπάρξουν απαντήσεις.

ΔΕΝ ΕΥΘΥΝΕΤΑΙ Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Εφ' όσον το Υπουργείο έχει αναγνωρίσει ότι η έπιβολή προστίμου στον πλοίαρχο που συνεπάγεται και πειθαρχικές και ποινικές ευθύνες για τη μεταφορά από το πλοίο υπε-

ράριθμων έπιβατων «συνιστά άδικη μεταχείριση σε βάρος του πλοίαρχου», όφείλει να συστήσει στις λιμενικές αρχές ότι δεν πρέπει να διώκουν τον πλοίαρχο αλλά τους πραγματικούς υπευθύνους που στην προκειμένη περίπτωση είναι οι ίδιοι οι υπεράριθμοι έπιβάτες οι όποιοι έπιβιβάζονται παράνομα στο πλοίο ή οι πράκτορες που εκδίδουν τα υπεράριθμα εισιτήρια. Οι υπεύθυνοι είναι εύκολο να έντοπισθούν και στην πρώτη και στην δεύτερη περίπτωση. Ειδικά για τους έπιβάτες που παραμένουν με το «έτσι θέλω» στο πλοίο (είναι εκείνοι που εκδίδουν αρχικά εισιτήριο για ένδιάμεσα λιμάνια αλλά τελικά συνεχίζουν το ταξίδι τους μέχρι τον Πειραιά έφοδιαζόμενοι μετά τον έλεγχο με νέο εισιτήριο) έχει διατυπωθεί μία συγκεκριμένη πρόταση από τη διοίκηση της Ένώσεως Πλοιαρχών (χορήγηση εισιτηρίων ειδικού χρώματος και σχήματος) με την ύλοποίηση της όποιας που είναι ευχερέστατη θά έντοπίζονται αυτοί οι υπεράριθμοι έπιβάτες για να τους έπιβάλλονται οι προβλεπόμενες κυρώσεις. Έκείνο πάντως που εν πάση περιπτώσει πρέπει να αντίληφθούν όλοι είναι ότι για τους υπεράριθμους έπιβάτες ο μόνος που δεν ευθύνεται είναι ο πλοίαρχος και συνεπώς πρέπει να σταματήσουν οι διώξεις, εκτός φυσικά εάν αποδεικνύεται με χειροπιαστά, γεγονότα ότι διευκόλυνε ή επέτρεψε την έπιβίβαση υπεράριθμων έπιβατων.

ΔΕΝ ΗΤΑΝ ΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ

Διευκρινίζουμε ότι το άρθρο με τον τίτλο «Κρίσις για τον νέο νόμο του ΝΑΤ» που δημοσιεύθηκε στο προηγούμενο τεύχος δεν ήταν της συντάξεως αλλά έκτακτου συνεργάτου ο όποιος για προσωπικούς λόγους έπιθυμεί να διατηρήσει την άνωθυμία του.

Ο ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Σε μία δεύτερη ειδική συνεδρίαση της Έλληνικής Ένώσεως Ναυτικού Δικαίου, υπό την προεδρία του κ. Π. Σωτηροπούλου, συζητήθηκε εύρύτατα το σχέδιο αναθεώρησης του νόμου περί διοικητικού έλέγχου ναυτικών ατυχημάτων. Στην συνεδρίαση προσκληθέντες παρέστησαν ο Άρχηγός του Λ.Σ. και οι αρμόδιοι Διευθυνταί και Τμηματάρχαι του ΥΕΝ. Ύστερα από την αρχική εισήγηση που είχε κάμει ο δικηγόρος κ. Γ. Ήσας και τη συζήτηση της πρώτης συνεδριάσεως, τα μέλη της Ένώσεως διέτυψαν τις παρατηρήσεις τους τόσο επί του συνόλου όσο και επί των επί μέρους διατάξεων του νομοσχεδίου, ενώ οι εκπρόσωποι του ΥΕΝ διέτυψαν τις υπηρεσιακές απόψεις. Τα βασικά τελικά συμπεράσματα των δύο συνεδριάσεων μπορούν να συνοψισθούν στα ακόλουθα σημεία:

— Περιορισμός του όγκου των υποθέσεων διά της εξαίρεσεως των ατυχημάτων πλοίων και ναυπηγημάτων κάτω των 100 κόρων.

— Επέκταση του έλέγχου και σε περιπτώσεις συγκρούσεως ελληνικού και άλλοδαπού πλοίου.

— Δικαίωμα παραστάσεως των έχοντων έννομο συμφέρον σε όλα τα στάδια της διαδικασίας του έλέγχου.

— Σύσταση μόνιμης υπηρεσίας στο ΥΕΝ για την έποπτεία των Ανακριτικών Συμβουλίων και της όλης διαδικασίας του έλέγχου.

Τελικά για την μελέτη των ειδικών επί μέρους διατάξεων του σχεδίου συνεστήθη τετραμελής έπιτροπή της Ένώσεως.

ΑΙΣΙΟΔΟΞΗ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ

Σε μία νέα φάση που έπιτρέπει μεγαλύτερη αισιοδοξία για το μέλλον του Κόλπου, πέρασε η υπόθεση του αίματηρού πολέμου του Ιράκ με το Ιράν. Με έκδηλη πλέον την έπιθυμία τους να κλείσουν αυτή την «άνοιχτη πληγή» στο πρόσωπο του πλανήτη, η Σοβιετική Ένωση και η Βρετανία αποφάσισαν να ακολουθήσουν το παράδειγμα των ΗΠΑ και να δηλώσουν την πλήρη ύποστήριξη τους προς το Κουβέιτ και τη ναυσιπλοία του.

Σε μία άλλη εξέλιξη, ο πρεσβευτής των ΗΠΑ στον ΟΗΕ, Βέρνον Ουόλτερς, εξέφρασε τον ένθουσιασμό του για την ύποστήριξη της Σοβιετικής Ένώσεως και της Κίνας, για την έκδοση και εφαρμογή ψηφίσματος με άμεσο σκοπό τον τερματισμό του ήδη έπτάχρονου πολέμου.

Έντός των ήμερών άλλωστε, αναμένεται να ύψωθεί η άμερικανική σημαία σε 11 δεξαμενόπλοια του Κουβέιτ, τα όποια στο έξής θά προστατεύονται κατά τον πλού τους από άμερικανικά πολεμικά πλοία.

Τό έμπορικό ναυτικό του Κουβέιτ έχει δεχθεί σοβαρά πλήγματα από ιρανικές δυνάμεις, σε αντίποινα της ύποστήριξης του προς το Ιράκ, ενώ γενικώτερα όκτώ έκατομμύρια τόννοι έχουν χαθεί μέχρι σήμερα από έπιθέσεις στον Περσικό Κόλπο, αριθμός που αντιστοιχεί στο ένα τρίτο της συνολικής άπώλειας έμπορικών πλοίων του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

ΜΙΑ ΑΚΟΜΑ

Μία ακόμα παραδοσιακή ναυτική χώρα της Εύρώπης προσχωρεί στο σύστημα του προνομιούχου νηολογίου. Πρόκειται για τη



GRECAR E.P.E.

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

Athineas

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΑ

ΧΩΡΙΣ ΔΑΣΜΟΥΣ

ΧΡΗΜΑΤΙΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ ΣΤΟ ΧΡΟΝΟ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ



TAX FREE CARS

ΣΥΓΓΡΟΥ 90 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ: 9221543 - 9222854 - 9025549

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

"Όπως σ' εμάς επανέρχεται κάθε τόσο τό μετρό της 'Αθήνας και η ζεύξη του Ρίου- 'Αντιρρίου, έτσι και στο Βέλγιο ανακινείται κατά περιόδους ή κατασκευή τεχνικών νήσων ανοικτά των Βελγικών ακτών για πολλούς και διάφορους σκοπούς, όπως είναι ή πετρελαιοειδή των πλοίων, ή δημιουργία ή επέκταση λιμένων, ή καύση βιομηχανικών αποβλήτων, ή εγκατάσταση πυρηνικών κέντρων, οι υποβρύχιοι σήραγγες πυρηνικών καταλοίπων κ.λ.π.

Τά περισσότερα από τά σχέδια αυτά εγκαταλείπονται κυρίως για οικονομικούς λόγους αλλά και για λόγους οικολογικούς και νομικούς. Γιατί, εκτός μόν των χωρικών υδάτων ή κατασκευή θά μπορούσε να προσκρούσει στο διεθνές ναυτικό δίκαιο, εντός δέ των χωρικών υδάτων αντιμετώπιζει την αντίδραση των παρακτινών κοινοτήτων, οι οποίες φοβούνται ή μόλυνση, ή ρύπανση ή την αλλοίωση του περιβάλλοντος.

Τώρα τελευταία πάντως μία ή περισσότερες τέτοιες νησίδες φαίνεται πως έγιναν απαραίτητες για να αποθέσουν τά βουνά των χερσαίων απορριμμάτων ή της τοξικής λάσπης των εκβολών του ποταμού 'Εσκά. Τό μόνο πού δέν σκέφτηκαν οι Βέλγοι είναι μία πλωτή νήσος προνομιακού νηολογίου, την οποία φαίνεται δέν έχει πρόσ τό παρόν ανάγκη ή μικρή βελγική ναυτιλία.

Πάντως τά πλωτά νησιά δέν είναι σπάνια στην εποχή μας. Δέν ήταν δέ άγνωστα και στην αρχαιότητα. Πράγματι κατά την μυθολογία μας ή νήσος Δήλος αναφέρεται ως επιπλέουσα και περιπλανώμενη. Μέχρις ότου ό Δίας την ακινητοποίησε και ή σταθεροποίησε, όχι βέβαια για να συστήσει θυγατρικό νηολόγιο, αλλά για να γεννηθεί εκεί ή έρωμένη του Λητώ τον λαμπρόν 'Απόλλωνα.

Δανά, της οποίας οι έφοπλισταί ζήτησαν από την Κυβέρνηση τη σύσταση ενός «διεθνούς» νηολογίου, όπου τά έγγραφόμενα πλοία θά εξακολουθούν μόν να φέρουν την εθνική σημαία αλλά θά έχουν τό δικαίωμα προσλήψεως ξένων πληρωμάτων μέ τό μισθολόγιο πού ισχύει στις χώρες τους.

Οι Δανοί έφοπλισταί, περιμένοντας τό σχετικό νομοσχέδιο, απείλησαν ότι αν ή Κυβέρνηση δέ ένεργήσει άμέσως, θά αναγκασθούν να μεταφέρουν σε ξένες σημαίες όλα τά πλοία τους. Σημειώτεον ότι σήμερα τό 20% των Δανικών πλοιοκτησιών σκαφών τελούν υπό σημαίες εύκολίας, κατά δέ τό διάστημα των πρώτων πέντε μηνών του έτους, 18 σκάφη 163.000 τόννων έγκατέλειψαν τό έθνικό νηολόγιο για οικονομικούς λόγους, μειώνοντας τό σύνολο του έθνικού στόλου σε 543 πλοία, 4,4 εκατ. τον. γκρός ή 6,9 εκατομ. τον. d.w.

"Ένα άλλο σοβαρό πρόβλημα του έφοπλισμού της χώρας είναι ή σχεδιαζόμενη νομοθετική απαγόρευση της μεταφοράς όπλων σε έμπόλεμα κράτη, γεγονός πού θά σημαίνει την περαιτέρω μείωση της συναγωνιστικότητας του στόλου, οι εισπράξεις του οποίου προέρχονται σχεδόν αποκλειστικά από μεταφορές μεταξύ τρίτων χωρών.

ΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ 30 ΧΩΡΩΝ

"Η Διεθνής 'Ομοσπονδία των 'Ενώσεων Πλοιαρχών Ε.Ν. πού εκπροσωπεί πλέον των 6.000 πλοιαρχών από 30 χώρες του κόσμου, πραγματοποίησε ή 13η γενική της συνέλευση στο Λονδίνο. Τό κύριο θέμα της συνελεύσεως άφορούσε τις απώλειες πλοίων ρό-ρό κατά ή διάρκεια των τελευταίων έτών και μέ ιδιαίτερη έμφαση, όπως ήταν φυσικό, την πρόσφατη τραγωδία του Ζεμπρύγκε.

Κατ' αρχήν τό θέμα του έφοδιασμού των γεφυρών των εν λόγω πλοίων μέ φωτεινές ένδειξεις για τό άνοιγμα των θυρών και των στεγανών. Μεταξύ των αποφάσεων της συνελεύσεως ήταν ή σύσταση επιτροπής ειδικών για ή μελέτη των προβλημάτων ασφαλείας των όχηματωμένων πλοίων και ιδιαίτέρως του κλεισίματος των χώρων σταθμεύσεως αυτοκινήτων και της ένισχύσεως του σκάφους για ή μείωση των πιθανοτήτων είσορης υδάτων σε περίπτωση συγκρούσε-

ως. Μιά δεύτερη 'Επιτροπή θά μελετήσει ειδικά τό πρόβλημα της ανθρώπινης κοπώσεως, δεδομένου ότι έχει άποδειχθεί ότι τόσο ή γενικότερη πολιτική μειώσεως του αριθμού των πληρωμάτων όσο και ή αύξηση των πιέσεων πού όφείλονται σε λόγους έμπορικης έκμεταλλεύσεως, έχουν επιβαρύνει την κατάσταση της καταπίεσεως υπό την οποία εργάζονται οι πλοίαρχοι και οι αξιωματικοί των πλοίων.

Οι επί των θεμάτων αυτών εκθέσεις θά υποβληθούν για συζήτηση στις αρμόδιες επιτροπές του IMO.

ΑΝΗΣΥΧΟΥΝ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥΣ

Μέ ανοικτή έπιστολή προς όλα τά μέλη του Κοινοβουλίου, οι σπουδασταί της 'Ανωτάτης Σχολής Ναυτιλίας της 'Αμβέρσας, εκφράζουν την άνησυχία για τό μέλλον τους, συνεπεία της απώλειας της ανταγωνιστικότητας της Βελγικής σημαίας και των έλαχίστων διεξόδων προς χερσαίες άπασχολήσεις. Πιστεύουν ότι ή απειλούμενη διακοπή της παραγωγής αξιωματικών καταστρώματος θά όδηγήσει σε σοβαρή έλλειψη στελεχών τόσο για τόν δημόσιο όσο και για τόν ιδιωτικό τομέα. Γι' αυτό και καλούν τις 'Αρχές να αναλάβουν τις ευθύνες τους στο πρόβλημα της συνεχίσεως και συμπληρώσεως των σπουδών των δοκίμων αξιωματικών και των ήδη ναυτολογημένων αξιωματικών μέ στόχο την άπόκτηση του διπλώματός τους. Παράλληλα δέ να έξασφαλισθεί ότι τό δίπλωμα των ναυτικών έπιστημών πού χορηγεί ή Σχολή να επιτρέπει στο κατόχό του άφενός μόν την συνέχιση των σπουδών σε συναφείς έπιστήμες και άφετέρου την εξεύρεση εργασίας στην ξηρά σε περίπτωση παρατεινομένης ναυτικής άνεργίας.

Τέλος μεταξύ των διεκδικήσεων των σπουδαστών της Σχολής είναι πρώτον μέν ή περιοδική καταβολή του επιδόματος έπαγγελματικής εκπαίδευσως και δεύτερον ή λήψη του διπλώματος άνεξάρτητα από ή συμπλήρωση της θαλασσίας ύπηρεσίας. Σχετικά μάλιστα μέ τό τελευταίο αυτόν όρο, συζητείται ή αναμόρφωση του συστήματος της τετραετούς φοιτήσεως και ή αναζήτηση ενός τύπου μικτής εκπαίδευσως 'σε πλοίο και στη Σχολή.



"NUOVA" TRAVEL OFFICE

Κ. ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 5-3ος όροφος
ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΜΑΣ
ΓΝΩΣΗ
της Δουλειάς
ΗΘΟΣ
συναλλαγής

ΕΠΙΣΗΣ

ΑΨΟΓΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ✓

ΣΩΣΤΕΣ ΤΙΜΕΣ ✓

ΛΟΓΙΚΕΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ✓

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

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΝΑΤ (ΤΩΡΑ ΚΑΙ ΤΟ ΙΚΑ) ΔΙΩΧΝΕΙ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΝΗΟΛΟΓΙΟ
Κύριοι,

Θά ήθελα νά θέσω υπ' όψιν σας τά πιά κά-
τω περιστατικά πού νομίζω ότι έχουν γενικό
ένδιαφέρον.

Υπάρχει κάποιος ναυτικός (τό όνομά του
καί όλα τά στοιχεία στή διάθεσή σας), πού
εργαζόταν σέ πλοία τής εταιρίας μας επί 10
χρόνια. Ο άνθρωπος δέν είχε φυλλάδιο καί
ταξίδευε μέ τό διαβατήριό, γιατί είχε κά-
ποιο άτύχημα στό πόδι. Όταν ήρθε ό και-
ρός νά πάρη σύνταξη, ζήτησε από τό ΝΑΤ
καί τό ΙΚΑ, στό όποίο είχε όρισμένα ένσημα,
τή συνταξιοδότησή του. Η άπάντηση του
ΝΑΤ ήταν ότι τά χρήματα πού πλήρωσε ό άν-
θρωπος τόσα χρόνια είναι πόροι του ΝΑΤ
καί όχι γιά τήν άσφάλιση του ναυτικού καί έ-
πομένως όλα περιέρχονται στό Ταμείο καί
τίποτα δέν δίνει γιά συνταξιοδότηση του έν-
διαφερομένου. Μετά από αυτό τό ΙΚΑ βάζει
κάτω τούς δικούς του νόμους, πού πάνε ά-
ναδρομικά 5 χρόνια, βρίσκει ότι τήν τελευ-
ταία 5ετία έχει ύπηρετήσει ένάμιση χρόνο
σέ πλοία τής εταιρίας καί χρεώνει τόν
πλοιοκτήτη τά κάτωθι:

α. ένσημα

β. Πρόστιμα, γιατί δέν δήλωσε ό πλοιοκτή-
της τόν ναυτικό στό ΙΚΑ.

γ. Πρόστιμα γιά καθυστέρηση πληρωμών
του πλοιοκτήτη στό ΙΚΑ.

Σύνολο περίπου ένάμισι εκατ. δραχμές.

Τά έρωτηματικά πού γεννιούνται είναι
πολλά καί ποικίλα.

Ας πούμε μερικά.

— Ο άνθρωπος αυτός πλήρωνε στό ΝΑΤ
10 χρόνια καί από τίς εισφορές του έπαιρ-
ναν σύνταξη άσφαλισμένοι του ΟΓΑ καί χι-
λιάδες άτομα πού δέν είχαν πληρώσει
δραχμή στό Ταμείο. Ο ίδιος λοιπόν δέν δι-
καιούται σύνταξη;

— Τό ΝΑΤ εισέπραττε κανονικά τίς εισφο-
ρές γιά 10 χρόνια καί τό όνομα του ναυτικού
καθώς καί τό διαβατήριό του δηλώνόταν κα-
νονικά στίς καταστάσεις. Άν είναι νομικά
κατοχυρωμένο τό έπιχείρημα του ΝΑΤ πού
άναφέραμε, δέν είχε ύποχρέωση τό Ταμείο,
όπως συμβαίνει σέ όλα τά οργανωμένα κρά-
τη μέ νομικά πρόσωπα καί δημό-
ες έπιχει-
ρήσεις, νά έννημερώση τόν ένδιαφερόμενο
καί τόν πλοιοκτήτη ότι οι πληρωμές τών ά-
πομαχικών ξέν άφορούν τόν ναυτικό καί ότι
θά πρέπει νά άσφαλισθί στό ΙΚΑ;

— Γιατί τό ΙΚΑ νά επιβάλει πρόστιμο, ότι
δέν δήλωσε ό πλοιοκτήτης τόν ναυτικό στό

ΙΚΑ, άφού ό πλοιοκτήτης πλήρωνε κανονικά
τίς εισφορές στό ΝΑΤ καί είχε τήν έντύπω-
ση, όπως καί ό ίδιος ό ναυτικός, ότι ήταν ά-
σφαλισμένος στό ΝΑΤ;

— Γιατί τό ΙΚΑ νά επιβάλει πρόστιμο καθυ-
στέρησης πληρωμής ένσήμων (75% καί
50%) άφού ό πλοιοκτήτης δέν είχε καμιά
είδοποίηση ή έννημέρωση; Ο πλοιοκτήτης
ναυτολογή ένα άτομο επί 10 χρόνια πού δέν
είχε φυλλάδιο λόγω άτυχήματος. Μ' αυτό
τόν τρόπο λογικά βοηθούσε τήν Πολιτεία
στήν άποκατάσταση αυτού του ανθρώπου,
πού έτσι μπόρεσε νά ζήσει τήν οικογένειά
του καί νά σπουδάσει τά παιδιά του. Άλλιώς
θά άναγκαζόταν νά πάρη πρόωρα σύνταξη
από τό ΙΚΑ καί θά ήταν βάρος καί στό ταμείο
του ΙΚΑ (φαντασθείτε πόσα θά είχε εισπρά-
ξει μέσα σέ 18 χρόνια πού άντιστοιχούν στό
10 έτη ύπηρεσίας του) καί στήν οικογένειά
του.

Καί τελευταία παρατήρηση: Γιατί αυτός ό
πλοιοκτήτης, πού έχει τό πλοίο του υπό έλ-
ληνική σημαία, νά πληρώσει άδιαμαρτύρη-
τα τό 1,5 εκατομ. δρχ. πού τόν χαρατώνουν
τά ταμεία, κατά τήν γνώμη μας τελείως άδι-
καιολόγητα; Τόν σπρώχνουν ή όχι νά βγάλει
τήν Έλληνική σημαία;

Λεπτομέρεια: Ο πλοιοκτήτης πληρώνει έ-
φορία περί τίς 50.000 δολάρια τό χρόνο.
Εύκολα, λοιπόν, άποβάλλοντας τήν Έλληνι-
κή σημαία, θά ύπερκαλύψει μέσα σέ ένα
χρόνο τά άκατανόητα χαράτσια.

Μετά τιμής

Ε. Άγραφιώτης

Πειραιάς, 13 Ιουλίου 1987

Σημ. Συντ.: Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν έπανε-
λημμένα ύπογραμμίσει ότι μία από τίς κύριες αι-
τίες φυγής πλοίων από τό έντικό νηολόγιο ήταν τό
ΝΑΤ. Άλλά, όμολογούμε, ότι αίτια σάν αυτή πού
θέτει ό έπιστολογράφος στήν όποία ύπεισέρχεται
καί τό ΙΚΑ, δέν μπορούσαμε νά τήν φαντασθούμε.

Καί τό μόνο πού μπορούμε νά κάνουμε αυτή τήν
στιγμή είναι νά ζητήσουμε τήν προσοική παρέμ-
βαση του Υπουργού κ. Στάθη Άλεξανδρή ό ό-
ποιος πρέπει νά έλέγξει άυστηρότατα όλους τούς
ύπεύθυνους καί επιπλέον νά μεριμνήσει γιά τά
συνταξιοδοτικά του έν λόγω ναυτικού όκμα καί
μέ τροποποιήσεις τής νομοθεσίας — καί τήν άπαλ-
λαγή τής πλοιοκτήτριας εταιρίας από τά ποσά πού
επιβάλλει άνατιολόγητα τό ΙΚΑ.

ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

Κύριε Διευθυντά,

Στό τεύχος τής 15.6.1987 τών «Ν.Χ.» άνα-

γράφεται μέ τόν τίτλο «Τά ρυμουλικά δι-
καιώματα» ένα σχόλιο καί μία σύσταση στή
Δ.Ν.Ε. «γιά νά σταματήσει ή συζήτηση». Τό
Δ.Σ. καί τά μέλη τής Δ.Ν.Ε., συνδεόμενα μέ
τά «Ν.Χ.» από πολλές δεκαετηρίδες μέ κοι-
νούς άγώνες στό ναυτιλιακό χώρο, δέχτη-
καν καλόπιστα τίς κρίσεις, είδαν όμως μέ
έκπληξη καί λύπη άνεπάντεχες άνακρίβειες
καί μία σοβαρή έλλειψη έννημέρωσης. Θά έ-
πρεπε νά είναι γνωστό στό «Ν.Χ.» ότι ή «Ε-
νωσις Έλλήνων Έφοπλιστών» ούδέποτε
συμφώνησε στήν αύξηση τών ρυμουλκι-
κών. Τό ίδιο καί ή «Ένωσις Έφοπλιστών ΕΙ/Γ
πλοίων».

Έπισημαίνουμε όμως κάτι τό βαρύτερο
γιά ένα έντυπο, θερμάποντα τής έλευθερίας
τής γνώμης καί του λόγου νά δογματίζει ότι
είναι... «ήλιου φαινότσο»... ότι ή Δ.Ν.Ε.
δέν νομιμοποιείται νά έκφέρει γνώμη γιά τά
ρυμουλικά. Μάλλον σκοτάδι ύπαγορεύει τέ-
τοιες σκέψεις...

Τά «Ν.Χ.» γνωρίζουν καλά ότι ό πρώτος
πελάτης πληρωμών καί φορτοεκφορτω-
τών του Ο.Λ.Π., τών πλοηγικών, φαρικών καί
πρό πάντων τών ρυμουλκικών είναι τά Έλ-
ληνικά καί ξένα πλοία τών τακτικών γραμ-
μών ποntonπολοίας πού στό σύνολό του σχε-
δόν, άντιπροσωπεύονται ή πρακτορεύονται
από τή Δ.Ν.Ε. Μιά άπλή άνάγνωση του Κανο-
νισμού ρυμουλκικών καί τών πρόσφατων
στατιστικών του Ο.Λ.Π. δίνει τήν άπλούστε-
ρη άπόδειξη. Η Δ.Ν.Ε. έπομένως μέ 65 χρό-
νια γόνιμης παρουσίας στό ναυτιλιακό στί-
βο, όχι μόνο τυπικά νομιμοποιείται άλλα
καί ουσιαστικά είναι ό ύπ' αριθ. 1 παράγων
πού δικαιούται νά διαμαρτύρεται γιά μία έ-
κτός τόπου καί χρόνου αύξηση πού δυσφη-
μεί τό λιμένα.

Άναγράφεται άκόμη ότι τά ρυμουλικά
είναι φθηνότερα από τά άλλα λιμάνια.
Χρειάζεται όμως ταυτόχρονα παράθεση τί
πληρώνει στό πληρώματα ό ξένος πλοιοκτή-
της ρ/κ, ΑΤΑ ή πολλαπλάσια, τί τιμολόγιο έ-
χουν οι άλλες ύπηρεσίες στό λιμένα καί
ποιός ό δείκτης τιμών στήν τροφή, ένδυση,
ύπνο κ.λπ. Μέ μία μεμονομένη παράθεση τι-
μής ύπηρεσίας δέν βγαίνουν άντικειμενικά
συμπεράσματα. Διαπιστώνεται έπίσης μία
σύγχυση γύρω από τίς «έκπτώσεις» πού είναι
χωρίς σημασία καί τίς προβλέπει ό Κανони-
σμός καί τίς «έπιστροφές», πού δέν τίς προ-
βλέπει κανένας Κανονισμός άλλα παρέχον-
ται οικειοθελώς (προσέκλυση πελατών, προ-
τίμηση από άνταγωνιστές κ.λπ.). Μέ χαμηλά
τιμολόγια θά γινόνταν «έπιστροφές»;

Η «συζήτηση» λοιπόν δέν μπορεί καί δέν
πρέπει νά σταματήσει καί έχουμε τή γνώμη
ότι τά «Ν.Χ.» έπρεπε νά έπισημάνουν τό κα-
λό πού γίνεται στό λιμάνι όταν μέ ΑΤΑ στό
πληρώματα, 10% αύξηση στό φορτοεκφορ-
τωτικά του ΟΛΠ, 15% στό ρυμουλικά Έ-
λευσίνος υπό τίς ίδιες συνθήκες νά αύξά-
νυνται τά ρυμουλικά γιά ένα πλοίο (κατη-
γορίας 3) φ/γ έξωτερικού γιά είσπλου στό
κεντρικό λιμάνι 75% καί γιά μεθόρμηση
320%, γιά ένα ε/γ έξωτερικού άντίστοιχα

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

41, ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ
ΠΙΡΑΕΥΣ

CABLE ADDRESS: "ADRIAD" PIRAEUS

TELEPHONE: 452 1011

TELEX: (21) 2236

156% και 515%, για ένα φ/γ έσωτερικού 139% και 471% και ένα ε/γ έσωτ. 278% και 807% με αύξηση ρεκόρ σε ώρισμένες περιπτώσεις εργασιών 825% και... 1.240%...

Φίλος τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», ἀπὸ τὴν ἐκδοσὴ τοῦ μάλιστα, ἀλλὰ φιλιότης ἢ ἀληθεία.

Μέ ἐκτίμησιν

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
Δ. Ν. ΑΓΓΕΛΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ
Ν. Α. ΤΕΛΕΙΩΝΗΣ

Πειραιάς, 8 'Ιουλίου 1987

Σημ. Συντ.: 'Η δημοσίευση καὶ μόνο τῆς ἀνωτέρω ἐπιστολῆς τῆς Διεθνούς Ναυτικῆς 'Ενώσεως ἀποτελεῖ τὴν καλύτερη ἀπόδειξη ὅτι τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἦταν, εἶναι καὶ θὰ ἐξακολουθήσουν ὄχι ἀπλῶς νὰ ἀποτελοῦν θεράποντα τῆς ἐλευθερίας τῆς γνώμης καὶ τοῦ λόγου ἀλλὰ καὶ νὰ ἀγωνίζονται γιὰ τὴν ἐλευθερὴν ἐκφράση ὅλων τῶν ἀπόψεων.

'Επὶ τῆς οὐσίας: Τὸ σχετικὸ σχόλιο βασίσθηκε, ὅπως ἄλλωστε ὑπογραμμίζεται, σὲ στοιχεῖα τῆς 'Ενώσεως Πλοιοκτητῶν Ρυμουλκῶν - Ναυαγοσωστικῶν πού πολὺ σωστὰ ἀναφέρει ὅτι τὰ ρυμουλκικά εἶναι φθηνότερα στὸν Πειραιᾶ ἀπὸ τὰ ἄλλα λιμάνια γιὰτὶ πραγματικὰ εἶναι φθηνότερα. 'Εν πάσῃ περιπτώσει τὰ μέλη τῆς Δ.Ν.Ε. δὲν πληρώνουν τίποτε ἀπὸ τὴν τσέπη τους, ἐκεῖνοι δὲ πού θὰ μπορούσαν νὰ διαμαρτυρηθοῦν γιὰ τίς ὁποιες αὐξήσεις εἶναι μόνο οἱ "Ἑλληνες καταναλωτὲς πού πληρώνουν τελικὰ ὅλες τίς ἐπιβαρύνσεις πού ἐπιβάλλουν οἱ πάντες.

να πάνω στὰ ναυλοσύμφωνα, ναυτασφαλίσεις, διεθνὲς δίκαιο, μεταφορὲς φορτίων (Carriage of goods by sea) κλπ. Γνωρίζω ὅτι τὸ ΚΕΣΕΝ προσφέρει γνώσεις πάνω σ' αὐτὰ τὰ θέματα ἀλλὰ δὲν εἶναι δυνατόν σὲ μερικὲς ὥρες νὰ διδαχθεῖ κανεὶς σὲ βάθος ὅλα αὐτὰ τὰ μαθήματα πού ὁ σπουδαστὴς στὸ ΚΕΣΕΝ ἀντιμετωπίζει γιὰ πρώτη φορά. Θὰ πρέπει ἡ ἀρχὴ νὰ γίνεται ἀπὸ τίς ΑΔΣΕΝ, καὶ στὸ ΚΕΣΕΝ νὰ γίνεται ἐμπλουτισμὸς γνώσεων σὲ ἐπίπεδο ἐρευνας, ἀνάλυσης, καθὼς καὶ ἐπιστημονικῆς ἐρμηνείας τῶν ἀποφάσεων δικαστηρίων καὶ διαιτησίας (arbitration). 'Αλλὰ οἱ στοιχειώδεις γνώσεις πρέπει νὰ παρέχονται στὶς ΑΔΣΕΝ. 'Ας παραδειγματιστοῦμε ἀπὸ τὰ πεπειραμένα ξένα ναυτικά ἐκπαιδευτικά ἱδρύματα καὶ στὴν ἀνάγκη ἂς φέρουμε ἔστω καὶ ξένους καθηγητὲς (visitors professors) γιὰ νὰ διδάξουν τὰ πρῶτα χρόνια ἕως ὅτου τὸ δικό μας ἐκπαιδευτικὸ προσωπικὸ μετεκπαιδευμένο λάβει τίς ἀπαραίτητες ἐπιστημονικὲς γνώσεις.

Εἶναι ἀπαραίτητο καὶ πρέπει τὸ συντομότερο νὰ γίνει. 'Η παρούσα πολιτικὴ ἡγεσία τοῦ ΥΕΝ ἔχει καὶ βούληση καὶ δύναμη. 'Αλλωστε τὸ ἔχει δείξει. 'Ας προχωρήσει λοιπὸν στὴν ἀναβάθμιση τῆς ἐκπαίδευσης κάνοντας ἀκόμη ἓνα βῆμα ἐμπρός.

Σὰς εὐχαριστῶ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ
Πλοίαρχος Ε.Ν.
Μακεδοναμάχων 4
Ν. Φιλαδέλφεια

'Αθήνα, 8.7.1987

Σημ. Συντ.: Οἱ ἐποικοδομητικὲς προτάσεις τοῦ ἐπιστολογράφου πρέπει νὰ ἀξιοποιηθοῦν τὸ ταχύτερο δυνατό.

Η ΕΛΛΕΙΨΗ ΛΕΜΒΟΥΧΩΝ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Κύριε Διευθυντά,

Στὴν ἀλυσίδα τῶν χρόνιων καὶ σὲ μόνιμη βάση ἄλυστων προβλημάτων τοῦ λιμένα τῆς Θεσσαλονίκης πρόσφατα ἔχει προστεθεῖ ἀκόμη ἓνα ἀρκετὰ σοβαρό. Πρόκειται γιὰ τοὺς λεμβούχους, τὸ βοηθητικὸ προσωπικὸ τῆς Πλοηγικῆς 'Υπηρεσίας τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Θεσσαλονίκης, πού ἀσχολοῦνται μὲ τὸ δέσιμο - λύσιμο τῶν πλοίων καὶ πού ἔχουν ἐκλείψει τελευταία λόγω συνταξιοδότησεως, χωρὶς νὰ ληφθεῖ ἀρμοδίως καμιά μέριμνα γιὰ τὴν ἐγκαίρην πλήρωση τῶν κενῶν θέσεων καὶ αὐτὸ παρὰ τίς ἀπὸ καιρὸ ὑποδείξεις καὶ συστάσεις τῶν συναλλασσομένων στὸ λιμάνι πρὸς ἀποφυγὴ προβλημάτων.

Συγκεκριμένα ὁ Σύλλογος Ναυτικῶν Πρακτῶν Θεσσαλονίκης θέλοντας νὰ προλάβει δυσάρεστες καταστάσεις μὲ ἐπιστολὴ τοῦ, 21 Δεκεμβρίου 1986, στὸ ΥΕΝ καὶ τὸ ΚΛΘ εἶχε ἐπισημάνει ὅτι ἡ σταδιακὴ λόγω συνταξιοδότησεως ἀποχώρηση τῶν λεμβούχων πού σύντομα θὰ ἀκολουθήσει τὴν πρώτη πού ἐγίνε τότε, θὰ προξενήσει δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις στὴ λειτουργία τοῦ λιμένα (ὅπως δυσφήμιση αὐτοῦ, καθυστέρησεις καὶ ἐπιβαρύνσεις τῶν πλοίων, κινδύ-

ΕΠΟΙΚΟΔΟΜΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

'Αγαπητὰ «Ναυτικά Χρονικά»,

Κατ' ἀρχὰς σὰς εὐχαριστῶ γιὰ τὴ φιλοξενία, ἀφοῦ προηγουμένως σὰς εὐχαριστήσω γιὰ τὴν μεγάλη ὑπηρεσία πού τόσα χρόνια ἔχετε προσφέρει στὸ ναυτικὸ κόσμο.

Αὐτὸ τὸ αἰσθάνεται κανεὶς ὅταν βρίσκεται ἐκτός 'Ελλάδας καὶ πολὺ περισσότερο ὅταν ταξιδεύει μὲ πλοῖα ὑπὸ ξένη σημαία, περιβαλλόμενος ἀπὸ μὴ ἑλληνικὰ πληρώματα, δηλαδὴ τελείως ἀποκομμένος ἀπὸ κάθε εἶδος ἑλληνικὴ ναυτικὴ πληροφόρηση.

Βρισκόμενος πρὶν ἀπὸ δύο μῆνες στὸ προξενικὸ λιμεναρχεῖο τῆς Σιγκαπούρης εἶχα τὴν εὐκαιρία νὰ διαβάσω σὲ ἓνα τεῦχος σας σχετικὰ μὲ τὴ ναυτικὴ ἐκπαίδευση γιὰ τὴν ὁποία πολλὰ καὶ θετικὰ ἔχετε γράψει κατὰ καιροῦς.

Συγκεκριμένα ἤθελα νὰ προτείνω στὸ ΥΕΝ κάτι πού εὐτυχῶς τελευταία γίνεται στὴν ἐκπαίδευση, ἀλλὰ θὰ μπορούσε ἀκόμη νὰ βελτιωθεῖ. Μιλῶ ἐκ πείρας σάν πλοίαρχος ὕστερα ἀπὸ ὅσα καθημερινὰ συναντᾶμε στὴ δουλειά μας σχετικὰ μὲ τίς υποχρεώσεις μας, τὰ δικαιώματά μας καὶ τίς εὐθύνες πού ἔχουμε ἐνασκώντας αὐτὸ τὸ ὑπεύθυνο ἐπάγγελμα πού μὲ ἓνα καλὸ ἢ κακὸ χειρισμὸ στὴν ἀντιμετώπιση ἐνὸς προβλήματος, ὠφελοῦμε ἢ ζημιώνουμε ἀνεπανόρθωτα τὸ πλοῖο, τὴν ἐταιρία καὶ κατ' ἐπέκταση τὴν 'Ελληνικὴ ναυτιλία.

Θέλω νὰ προτείνω στὶς ὑπηρεσίες ναυτικῆς ἐκπαίδευσης τοῦ ΥΕΝ, νὰ ρίξουν μεγάλο βάρος στὰ οἰκονομικὰ καὶ νομικὰ μαθήματα (Shipping Law) στὶς ΑΔΣΕΝ ἔτσι πού νὰ γίνεται ἐμπλουτισμὸς τῶν γνώσεων στοὺς σπουδᾶς ἐς σὲ ἐπιστημονικὴ βάση καὶ ἐρευ-

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2208622
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257870
CABLE: JAYMANNERS
ADDRESS: 1151 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO

SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTOR: M.N. MAVROLEON (HELLENE)
OPERATIONS: G.J. TOPAKAS (HELLENE)

νους γι' αυτά αλλά και τη σωματική ακεραιότητα ατόμων ασχετων με το επάγγελμα του λεμβούχου που θα επιστρατευθούν κατ' ανάγκη για το δέσιμο - λύσιμο των πλοίων, πλέον ότι θα εκτεθούν οι κρατικές υπηρεσίες ότι δεν εξασφαλίζουν την κανονική προσφορά υπηρεσιών στα πλοία, αν δεν ληφθούν εγκαίρως τα ενδεικνυόμενα μέτρα, δηλαδή η άμεση κάλυψη των κενών.

Ο ΣΝΠΘ επιζητών την οριστική ρύθμιση του προβλήματος αυτού που είχε ήδη αρχίσει να αναφαίνεται επανήλθε με νέα του επιστολή προς τους ανωτέρω, 26 Ιανουαρίου 1987, πλην όμως εκτός υποσχέσεων ότι δηλαδή σύντομα θα ευοδωθούν οι προσπάθειες για την επάνδρωση του Πλοηγικού Σταθμού ή ακόμη εξωραϊσμού της καταστάσεως ότι η Πλοηγική Υπηρεσία φροντίζει για την αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρει, δεν έγινε τίποτε άλλο.

Η διοίκηση του ΣΝΠΘ, μετά από το στίς 2 τρέχοντος τηλεγράφημά της στον ύπουργό Προεδρίας Κυβερνήσεως με το οποίο ζήτησε την άμεση παρέμβασή του για την άρση των τυπικών κωλυμάτων και την πλήρωση των κενών θέσεων των λεμβούχων, αποφά-

σισε προκειμένου να εξυπηρετήσει τα πλοία και να περισώσει τη φήμη του λιμένα για την οποία το επίσημο κράτος αδιαφορεί, να προσλάβει μέχρι διευθετήσεως του προβλήματος ιδιώτες για το δέσιμο - λύσιμο των πλοίων καλύπτοντας όλες τις οικονομικές ασφαλιστικές τους απαιτήσεις και να συστήσει ακόμη στα μέλη του να αρνούνται την καταβολή των λεμβουχικών δικαιωμάτων στην Πλοηγική Υπηρεσία μία και δεν προσφέρονται από αυτήν οι σχετικές υπηρεσίες.

Ταυτόχρονα η διοίκηση του ΣΝΠΘ γνωστοποίησε στο έποπτευσον την Πλοηγική Υπηρεσία ΚΛΘ ότι καθιστά υπεύθυνο τις αρμόδιες αρχές για ό,τι ατύχημα συμβεί από την χρησιμοποίηση περιστασιακών και ασχετων με το επάγγελμα του λεμβούχου ατόμων που κατ' ανάγκη θα κληθούν εξ αιτίας της αδυναμίας της Πλοηγικής Υπηρεσίας να προσφέρει τις όποιες υπηρεσίες οφείλει.

Μετά τιμής

Ο Πρόεδρος
Μ. ΗΛΙΑΔΗΣ

Θεσσαλονίκη, 15 Ιουνίου 1987

ΕΥΧΟΝΤΑΙ ΕΠΙΤΥΧΙΑ

Κύριε Διευθυντά,

Οι αξιωματικοί και τα πληρώματα τα όποια εργάζονται στην Εταιρία «ΠΟΡΤΟΛΟΣ» ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ Ν.Ε. ευχονται στον πλοιοκτήτη τους Γεώργιο Πόρτολο μετά την εκλογή του και την ανάληψη των καθηκόντων του ως πρόεδρο της Ένώσεως Πλοιοκτητών Ρυμουλκών και Ναυαγοσωστικών Πλοίων Σαρωνικού, κάθε επιτυχία για το καλό όλων μας και της εμπορικής ναυτιλίας και πιστεύουμε ότι θα εκπληρώσει τους στόχους διότι έχει μάθει να αγωνίζεται και ειδικότερα στον τομέα των ρυμουλκών με μεγάλη επιτυχία.

Με τις καλύτερες εύχές μας

Οι εργαζόμενοι στα
Ρυμουλκά Πόρτολου

COFFIN TURBO PUMP SPECIALIST SINCE 1956

MAMI S.A.

SPARES

REPAIRS

ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΓΟΡΑ, ΣΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΑΠΟ 20 ΚΡΑΤΗ ΚΑΙ

ΕΧΟΝΤΑΣ ΣΤΙΣ ΤΑΞΕΙΣ ΜΑΣ ΤΟΝ ΔΙΕΘΝΩΣ ΗΓΟΥΜΕΝΟ ΣΠΕΣΙΑΛΙΣΤΑ **Φ. ΒΡΕΤΤΟΣ**

A.D.M.E. ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΜΑΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗ

ΜΕ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ: ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ — ΚΑΝΑΔΑ

Υπενθυμίζουμε:

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

MAIN OFFICE:

FRANCE

MAMI S.A.

72 TER AVENUE FOCH

92250

LA GARENNE COLOMPES

TEL: 01-47.82.80.80

TLX: 612321 MAMICO

Man. Dir. Mr. LECHÉLON

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

STOCK AVAILABLE DUBAI - P. GULF

F. VRETTOS

PRIVATE

HOLLAD — HELLAS

010-471.36.54 — 01-45.10.548

ΕΚΑΣΤΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΣΑΣ ΚΑΘΙΣΤΑ ΑΝΕΤΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΤΑΞΙΔΙ

Sing. F. VRETTOS - LECHÉLON



Νά αναλάβουμε όλοι τίς εϋθύνες μας

Του κ. ΓΕΡ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΥ

Συμμερίζομαι απόλυτα τήν αγωνία των «Ναυτικών Χρονικών» γιά τήν συνεχιζόμενη συρρίκνωση του έθνικου μας νηολόγιου αλλά και τούς γενικότερους φόβους τους γιά τήν τύχη, μακροπρόθεσμα, τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας.

Μέ άφορμή τά στοιχεία του εξαμήνου πού πέρασε γιά τίς άγορές των 'Ελλήνων και τή διαρροή του συντριπτικού ποσοστού των νέων πλοίων σέ άλλα νηολόγια, τά «Ναυτικά Χρονικά» μίλησαν πλέον καθαρά πρός όλες τίς πλευρές και προχώρησαν και στόν καταλογισμό των εϋθυνών τής κάθε πλευράς. 'Αλλά γιά νά ξεκαθαρίσουν τά πράγματα μιά και καλή πρέπει νά μιλήσουμε και έμεις οί έφοπλιστές και νά πούμε τή γνώμη μας σοβαρά και ξάστερα μήπως τήν τελευταία στιγμή βγούμε όλοι από τήν όμίχλη και τό σκοτάδι και σωθει τό έθνικό νηολόγιο γιά τό όποιο όλοι — ναυτικοί και έφοπλιστές — πρέπει νά ενδιαφερόμαστε έπειδή, όπως πολύ σωστά έχουν υπογραμμίσει επανειλημμένα τά «Ναυτικά Χρονικά» και ή Ναυτιλία χρειάζεται τήν έθνική της έδρα και ή χώρα χρειάζεται τήν έθνική της Ναυτιλία περισσότερο απο κάθε άλλη φορά.

Όπως γνωρίζουμε όλοι μας, εκείνοι πού τοποθετούνται στό YEN είναι τίς περισσότερες φορές άνθρωποι εκτός ναυτικού προσανατολισμού και μόλις αρχίσουν νά μπαίνουν στή σημασία τής Ναυτιλίας και στό πετσί των ναυτικών όσο και των έφοπλιστών αντικαθίστανται λόγω πολιτικών αλλαγών ή ανασχηματισμών των εκάστοτε κυβερνήσεων. Τήν τελευταία διετία βρέθηκε ένας 'Υπουργός, ό κ. 'Αλεξανδρής, ό όποιος κατάλαβε ότι ή Ναυτιλία χρειαζόταν τήν υποστήριξη τής Πολιτείας γιά νά ξεπεράσει τά προβλήματα πού είχε συσσωρεύσει ή μακρόχρονη κρίση και ζη-

τούσε επίμονα προτάσεις από τά ενδιαφερόμενα μέρη. Προτάσεις πράγματι έγιναν και όπως γνωρίζουν όλοι οί πιά βασικές ήταν ή διατήρηση των διμερών συμβάσεων, ή κατάργηση τής ανακυκλώσεως και επίσης ή διατήρηση των συνθέσεων πού πρόβλεπε ό Νόμος 1376 του κ. Κασιφάρα.

Αυτά ζητούσε ή διοίκηση τής Ε.Ε.Ε. αλλά ό κ. 'Αλεξανδρής και οί επιτελείς του ακούγοντας και άλλους ανεξάρτητους έφοπλιστές προχώρησαν ακόμη πιά πολύ και μή φοβούμενοι τό πολιτικό κόστος έξασφάλισαν:

1) Μείωση συνθέσεως σέ επίπεδα πού ποτέ δέν ζητήθηκε από τήν διοίκηση τής Ε.Ε.Ε.

2) Ένταξη των διμερών συμβάσεων στίς εγκριτικές πράξεις νηολογήσεως μέ τήν ανάλογη τροποποίηση του όρου 8 — υπήρξε δηλαδή τεράστια διαφορά από εκείνα πού ζητούσε ή διοίκηση τής Ε.Ε.Ε.

3) Κατάργηση τής ανακυκλώσεως.

Έπί πλέον, ό κ. 'Αλεξανδρής πήρε επάνω του τό βάρος και καθόρισε μέ αποφάσεις του τούς όρους άμοιβής και εργασίας των ναυτικών γιά τό 1986 και τό 1987 (άρχικά) μέ αποτέλεσμα νά μήν υπάρχει διαφορά μέ τούς συνεργάτες μας τούς ναυτικούς πού γιά πρώτη φορά στή ζωή τους δέν ζητιάνεψαν τά άναδρομικά τους και αυτό τή στιγμή πού πολλοί πλοιοκτήτες βρίσκονταν σέ δύσκολη οικονομική κατάσταση.

Τό πιά βασικό όμως είναι ότι ό 'Υπουργός θά έκανε πολύ πιά μεγάλα βήματα εάν ή διοίκηση τής Ε.Ε.Ε. «έπιανε» τά μηνύματα των καιρών και έσπευδε νά ανταποκριθεί στήν πρόσκληση του 'Υπουργού γιά τή διατύπωση και συζήτηση και άλλων προτάσεων.

Δυστυχώς από όσα είναι γνωστά νέες

προτάσεις δέν υπήρξαν από τή διοίκηση τής Ε.Ε.Ε., έτσι επικρατεί πιά όμίχλη, πιά σκοτάδι.

Παρ' όλα αυτά ανεξάρτητοι έφοπλιστές, μεταξύ των όποιων περιλαμβάνεται και ό γράφων διατύπωσαν διάφορες προτάσεις, όρισμένες από τίς όποιες υλοποιήθηκαν ήδη.

Η πρώτη από αυτές άφορούσε τήν έξόφληση των εισφορών πρός τό ΝΑΤ μέ τή χορήγηση έξοφλητικής αποδείξεως ως πού αντιστοιχεί σέ όριστικό φύλλο εκκαθαρίσεως γιά τό χρονικό διάστημα γιά τό όποιο γίνεται ή έξόφληση των εισφορών — τέρμα δηλαδή στό περίμενε στήν όριστική εκκαθάριση πού κρατάει τέσσερα και πέντε χρόνια και στίς επιβαρύνσεις από τίς έγγυητικές επιστολές πού ζητάει τό ΝΑΤ.

Μιά άλλη πρόταση άφορτά τήν απαλλαγή από τή φορολογία έφ' όσον εισάγεται και δραχμοποιείται ένα ποσόν συναλλάγματος πού σχετίζεται μέ τή χωρητικότητα του πλοίου σέ τόνους γκρός, ενώ διατυπώθηκαν και προτάσεις γιά τή αναθεώρηση και εκσυγχρονισμό του έσωτερικού κανονισμού, ώστε νά θεσπισθεί και σέ μας τό λεγόμενο πολλαπλό πλήρωμα αλλά και γιά περαιτέρω μείωση τής συνθέσεως, μέτρα τά όποια άλλωστε έχουν υιοθετήσει και εφαρμόζουν οί Νορβηγοί, οί 'Ιάπωνες και οί Γάλλοι — φυσικά δέν μιλάμε γιά τίς έπιδοτήσεις και τά έθνικά φορτία πού έξασφαλίζουν οί χώρες αυτές γιά τά έθνικά τους πλοία, άλλωστε τί νά ζητήσουμε έμεις από τή φτωχή πατρίδα μας;

Από όσα ανέφερα μέχρι τώρα αποδεικνύεται χωρίς κανέναν νά μπορεί νά τό άμφισβητήσει ότι ή Πολιτεία και τό YEN έκαναν πολύ περισσότερο από όσα ζητήθηκαν και επί πλέον είναι έτοιμοι



EMBRICOS SHIPPING AGENCY LTD

47 CHISWELL STREET, FINSBURY SQUARE
LONDON EC1Y 4XP — ENGLAND

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

BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

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

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

νά προχωρήσουν ακόμη περισσότερο.

Δέν μπορεί όμως νά πεί κανένας τό ἴδιο καί γιά τή διοίκηση τῆς Ε.Ε.Ε. Δέν ὑπῆρξαν οὔτε νέες προτάσεις ἀλλά οὔτε καί καλή διάθεση, μόνο μιά καραμέλα ξέρι νά πιπιλάει: ΑΡΓΗΣΑΝ ΤΑ ΜΕΤΡΑ.

Ἐάν ἡ σημερινή διοίκηση τῆς Ε.Ε.Ε. θέλει νά εἴμαστε σέ θέση νά ὑποδεχθούμε οποιαδήποτε ἀντιπροσωπεία μετά δύο ἢ τρία χρόνια ὡς Μεγάλη Ἐνωση πρέπει νά τρέξει καί νά πιάσει τό τρένο στήν τελευταία του στροφή, ἀλλιῶς τό ἐθνικό νηολόγιο θά καταποντισθεῖ καί τότε ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία δέν θά ἔχει κανένα μέλλον. Νά τρέξει μέ προτάσεις σωστές γιά νά μειωθεί ὅσο πρέπει τό κόστος ὥστε τό ἐθνικό μας νηολόγιο νά εἶναι τό λιμάνι καταφυγῆς, ἀλλά χωρίς ἄλλες καθυστερήσεις γιά νά μήν κατηγορηθεῖ ὅτι ἔβαλε τήν ταφόπετρα στό ἐθνικό νηολόγιο. Παράλληλα πρέπει νά ἀφήσουμε τήν πολιτική γιά τούς πολιτικούς χωρίς βέβαια αὐτό νά σημαίνει ὅτι μποροῦν νά ἐμποδισθοῦν

μερικοί πού θέλουν νά γίνουν βουλευτές ἢ εὐρωβουλευτές, ἀπλά αὐτούς ἡ Ναυτιλία δέν τούς χρειάζεται καί ἄς ἀσχοληθοῦν ἀπό σήμερα μέ τήν πολιτική.

Ὅπως δὴποτε ἓνα μέρος εὐθύνης γιά τόν ἀφανισμό τοῦ ἐθνικοῦ νηολογίου ἔχουν καί ὀρισμένοι ἀντιπρόσωποι τῶν ναυτικῶν μας οἱ ὁποῖοι δέν ἔχουν καταλάβει τά σημεῖα τῶν καιρῶν καί κυρίως τί θέλουν οἱ ναυτικοί. Οἱ ναυτικοί μας θέλουν αὐτή τή στιγμή δουλειά καί μόνον δουλειά γιατί γνωρίζουν ὅτι ὅταν θά ἔρθε ἡ ἀνάκαμψη θά ἔχουν καί αὐτοί πολύ μεγαλύτερες ἀπολαβές, αὐτό τό ξέρουν καλύτερα ἀπό κάθε ἄλλον οἱ ἴδιοι οἱ ναυτικοί μας μέ τούς ὁποίους μαζί ζυμώθηκαν, μαζί μεγάλωσαμε καί μαζί θά κλείσουμε τό κεφάλαιο τῆς σταδιοδρομίας μας. Ὅσον ἀφορᾷ ἐκείνους ἀπό τούς συνδικαλιστές πού τό μόνο πού τούς ἐνδιαφέρει εἶναι ἡ καρέκλα τους καί ἐνδεχομένως τό βουλευτικὸ πού φαίνεται ὅτι προσδοκοῦν, καλὰ θά

κάνουν νά μᾶς ἀφήσουν ἡσυχους — ἄς γίνουν βουλευτές, ὑπουργοί ἢ ὅ,τι ἄλλο θέλουν, τῇ Ναυτιλίᾳ δέν μποροῦν νά τῇ διαταράσσουν μέ τά καμώματά τους καί τό ὅθεν ἐνδιαφέρον τους γιά τούς ναυτικούς οἱ ὁποῖοι ἔχουν ἀντιληφθεῖ πιά μέ ποιούς ἔχουν νά κάνουν καί στήν πρώτη εὐκαιρία πού θά τούς δοθεῖ θά τούς καταψηφίσουν.

Ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία γιά νά διατηρηθεῖ πρέπει νά ἐξασφαλίσῃ τό ἐθνικό της νηολόγιο μέ τό ὅποιο θά ἐξασφαλίσῃ καί μιά καλή θέση στό τρένο τῆς ΕΟΚ. Χρειάζονται συγκεκριμένες προτάσεις πού θά ὁδηγήσουν σέ περαιτέρω μείωση τοῦ κόστους ὥστε ἡ ἐθνική σημαία νά κυματίζει σέ ὅλα τά ἑλληνικά πλοῖα γιατί τά πολλά πλοῖα μέ Ἑλληνική σημαία εἶναι ἡ μοναδική λύση γιά ὅλους καί γιά τούς ναυτικούς μας καί γιά τόν ἐφοπλισμό καί γιά τόν τόπο καί τήν ἐθνική οἰκονομία.

ΓΕΡ. ΑΓΟΥΔΗΜΟΣ

Ναυτιλιακά ἄς προσέξωμεν τό 1992

Τοῦ κ. ΧΑΡΗ ΑΡΚΑΛΑΚΗ, ὑποπλοιάρχου Ε.Ν.

Ἄν καί διεθνῶς καί ἰδιαίτερα στά εὐρωπαϊκά κράτη μ' ἄμεση προτεραιότητα ἔχουν ἀρχίσει, μέσα στά πλαίσια τῶν ὑψηλῶν τεχνολογικῶν ἐπιτευγμάτων καί ἀνταγωνιστικότητας τοῦ πλοίου, οἱ ἀναδομήσεις καί ἀνακατατάξεις στόν ναυτιλιακό χώρο, μέ σύμφωνη ἀποψη καί γνώμη τῶν συνδικαλιστικῶν φορέων, δυστυχῶς ἐμεῖς ἀκόμη δέν ἀπεφασίσαμε τό προσανατολισμένο ξεκίνημα καί πειραματιζόμεθα στή λιμνοθάλασσα τῆς ξεγνοιασιάς καί πολιτικοσυνδικαλιστικῆς ἀγонης σκοπιμότητας, μέχρι νά τσακισθοῦμε ναυτιλιακά στίς συμπληγάδες πέτρων.

Μ' ἀπόλυτη σταθερότητα, περίσκεψη καί σύνεση, οἱ πολιτικές ἡγεσίες, συνδικαλιστικοί φορεῖς, ἐργαζόμενοι καί ἐργοδότες τῶν κρατῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ὑποδομοῦν μέ σιγουριά τ' αὐριο μέσα ἀπό τό σήμερα στό ναυτιλιακό τομέα, ἔτσι πού τό 1992, ὅταν πλέον θά εἶναι γεγονός ἡ ἐλεύθερη διαμετακίνηση τοῦ ἐργατικοῦ, ὑπαλληλικοῦ, τεχνικοῦ καί ἐπιστημονικοῦ δυναμικοῦ μεταξύ τῶν κρατῶν τῆς ΕΟΚ καί ἡ ἐλεύθερη ἐγκατάσταση ἐταιριῶν στά πλάτη καί μήκη τῶν συνόρων τῆς ΕΟΚ, νά τούς βρῇ ἐτοιμους σ' ὅλους τούς τομεῖς μ' ἀναμφισβήτητη ἐπιχειρησιακή δραστηριότητα γιά τό μεγάλο «τραπέζι» πού θ' ἀπαιτήσουν τήν καλύτερη καί μεγαλύτερη μερίδα. Ἐνῶ ἐμεῖς, ἀλλοίμονον!

Ἀκόμη θά βρισκόμεθα οὐραγοί καί ἀδύναμοι ἀπό τήν πολιτικοῖδεολογική ἀντιπαράθεση καί ἀσυνεννοησία πού μᾶς διέκρινε καί πού θά μᾶς παραχωρή-

σῇ ἀδιαφιλονίκητα τήν μικρότερη ἀσφαλῶς μερίδα στό μεγάλο «τραπέζι».

Νά διατυπώσω, λοιπόν, τό τί μᾶς ἀναμένει σάν χώρα, σάν ἐργοδότη, σάν ἐργαζόμενο, σάν ὑπάλληλο, σάν ἐπιστήμονα, σάν ἐπιχειρηματία καί τεχνικό ἀπό τήν 1η Ἰανουαρίου τοῦ 1992; Θά ἦτο κουραστικό καί ἀνῶφελο, ἀλλά καί θέμα γιά χιλιοσέλιδο βιβλίο.

Γι' αὐτό καί ἀπόλυτα συνοπτικά ἀλλά καί μέ τήν μικρή μου πείρα περιορίζομαι μόνο στό ναυτιλιακό τομέα πού ἀφορᾷ ὄχι μόνον τόν Ἑλληνα ἐφοπλιστή καί χιλιάδες ἐργαζόμενους, ἀπασχολούμενους καί ἐπιβιώνοντας οἰκογενειακά στή Ναυτιλία, ἀλλά καί κυριώτερα τήν πολιτική μας ἡγεσία, ἐάν τήν διακρίνη εὐθυξία διότι:

1) Εὐρωπαϊκές ἐταιρίες κρουαζιεροπλοίων, μέ κατευθυνόμενο τουρισμό ἀπό τίς χώρες τους καί ὑποστήριξη κολλοσσῶν ἑξαεξοπλιστικῶν ὁργανισμῶν, θά ἐγκατασταθοῦν στόν Πειραιᾶ ἐκτοπίζοντας τό ἐλληνικό ἀκτοπλοϊκό καί κρουαζιερόπλοιο ἀπό τίς θάλασσές μας.

Βεβαίωτα τό Ἑλληνικό Δημόσιο συναλλαγματικά θά ὠφεληθῇ σέ ὑψηλό ποσοστό ἀπό τόν κατευθυνόμενο τουρισμό μέ τουρκική καί αἰγυπτιακή μερίδα ἐπ' αὐτοῦ. Μιά τέτοια ὑποδομή, ἐπίσης, θά παραχωρήσῃ σοβαρή ἀπασχόληση σέ ποσοστό ὑψηλό πρακτορειακῶν ὑπαλλήλων. Ἡ ἀνεργία τῶν ἀπασχολούμενων στήν ἀκτοπλοῖα μας πληρωμάτων, ὄλων τῶν εἰδικότητων, θ' αὐξηθῇ ἀνάλογα.

2) Ἡ ποντοπόρος Ναυτιλία μας, γηρασμένη κατά τό πλεῖστον καί ἐπωχούμενη ἀπό πολιτικοῖδεολογικό συνδικαλιστικό φατριασμό καί μέ πτώση ἀποδοτικότητας, σύντομα θά ἀναγκασθῇ νά παραχωρήσῃ τήν βεβαρημένη ἀπό προβλήματα παρουσία της στά νεότευκτα μ' ὑψηλή τεχνολογία καί ἐλαττωμένο προσωπικό, ὅποτε τὰ διαχειριστικά τους ἐξοδα θά μειώνωνται σοβαρότατα, στά πλοῖα τῶν εὐρωπαϊκῶν κρατῶν. Οἱ ἐταιρίες τῶν νεοτεύκτων αὐτῶν πλοίων, πιθανόν νά δημιουργήσουν καί πρακτορεῖα στόν Πειραιᾶ, γιά πρόσληψη μετρημένων στά δάχτυλα Ἑλλήνων ἀξιωματικῶν, πού θ' ἀνταποκρίνονται μορφωτικῶς, πειθαρχικῶς καί ἀποδοτικῶς στίς σύγχρονες ἀπαιτήσεις τῆς ναυτικῆς ὑψηλῆς τεχνολογίας, ὅποτε καί ἡ ἀνεργία τῶν Ἑλλήνων ναυτεργατῶν θά φθάσῃ στό ζενίθ.

3) Πιθανόν, ἐπίσης, Ἑλληνες παραδοσιακοί ἐφοπλιστές -πλοιοκτῆτες, ἐγκαίρως νά συμπράξουν μετοχικά σέ τέτοιες ἐταιρίες, γιατί μέ τό νά παραμείνουν ἔξω ἀπ' αὐτήν τήν ναυτιλιακή τεχνολογία, ἀναδόμηση καί ἀνακατάταξη τῆς Ναυτιλίας, δέν θά ἐπιβιώσουν.

ΕΠΟΜΕΝΩΣ ΔΙΑΤΥΠΩΝΩΜΕ ΨΥΧΡΑΙΜΑ ΚΑΙ ΟΡΘΟΛΟΓΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΜΑΣ ΧΩΡΟ:

α) Ἀφυπνησθῆτε ἀπ' τόν βαθύ λήθαργο πού κυριολεκτικά χαρακτηρίζει ὅλους ἐσᾶς, πού ἀποκαλεῖσθε κυβερνητι-

κή πολιτική, έφοπλιστές - πλοιοκτήτες, συνδικαλιστές και εργαζόμενοι γενικά στην Ναυτιλία εγκαίρως, αλλά και απανταχού από μικροπολιτικές σκοπιμότητες και άνεδαφικές δημαγωγίες - συνδικαλισμούς και χαράξατε την πορεία εκείνη που χρειάζεται ψυχραιμία, θετικότητα, πρόβλεψη και περίσκεψη, για να διασωθεί επάξια και δυναμικά η Ναυτιλία μας.

Κοιτάξετε κατάματα και χωρίς αναχρονιστικές μυωπίες, μέσα απ' τό παρόν τό μέλλον και μη θυσιάζετε τό ΕΘΝΙΚΟ ΑΥΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ για χάρη των ανάξιων σκοπιμοτήτων που σάς αντιπαραθέτουν μπροστά στα θέματα και προβλήματα της Ναυτιλίας μας, την οποία είσθε υποχρεωμένοι να περιφρουρήσετε σήμερα και χωρίς καθυστέρηση.

β) Συνδικαλιστές του ναυτεργατικού χώρου, με πεποίθηση και σύνεση, αλλά και με σύγχρονη και αδιάβλητη τοποθέτηση στο παρόν, συζητήσατε με την έφοπλιστική εργοδοσία τό παρόν και αύριον και θέσατε μπροστά στην κυβερνητική πολιτική, που επιμένω πώς πρέπει να είναι διακομματική, όμόφωνες αποφάσεις και απόψεις για να θεσμοθετηθούν χωρίς χρονοτριβή και προτού τό 1992 πλησιάσει τόν τόπον μας.

γ) Κυβερνητική πολιτική μ' απόλυτη ευθύεια και δημοκρατικότητα, είσηγήσου και εξασφάλισε τό ταχύτερο την διακομματική επιτροπή, καλύπτοντας

μαζί της την ψυχραιμία και ρεαλιστική ύποδομή, που χρειάζεται άμεσα σήμερα για να εξασφαλισθεί μέ θετικότητα και επιτυχία τό αύριον. Τό αύριον που ανήκει στην χώρα μας και όχι σε πολιτικοϊδεολογικές και συνδικαλιστικές ντιρεκτίβες και μανιφέστα.

Τά πειράματα μέσα από διαβλητά νομοσχέδια, εύχολόγια και επικλήσεις, όπως όρθότατα διαπιστώσατε και έσεις και έμεις όλοι, δέν ώφέλησαν και δέν όφελούν.

δ) Έλληνα άξιωματικό του Ε.Ν. αλλά και έσύ ναυτεργάτη, δείξετε την απαραίτητη και άμεσα απαιτούμενη περίσκεψη και κατανόηση στά θέματα της Ναυτιλίας μας σήμερα, που είναι πολλά και δέν της επιτρέπουν τόν ανταγωνισμό στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές. Η Ναυτιλία μας δέν επιδοτήθηκε και ούτε θα επιδοτηθεί από τό Έλληνικό Δημόσιο, γιατί ήτανε και θάναι πενιχρότατα τά οικονομικά του άποθέματα και έπομένως όχι μόνον δέν είναι δυνατόν να γίνη «κρατικοποίηση» του πλοίου αλλά και να επιβάλλη σάν κυβερνητική πολιτική, όπως δυστυχώς δημαγωγούν όρισμένοι άλλοпрόσαλλοι συνδικαλιστικοί φορείς στην άνεργία σου, άπόψεις και άποφάσεις που αντίκεινται στην ανταγωνιστικότητα του πλοίου που απαιτείται σήμερα και περισσότερο αύριο, από τόν όργανωμένο τεχνολογικά και έπιστημονικά διεθνή χώρο της ναυτιλια-

κής έπιχείρησης.

Τό πλοίο των 150.000 τόννων τό 1992 θα κινείται στους ώκεανούς φέροντας έπιτυχώς σε πέρας τόν έπιχειρησιακό του προορισμό μόνο με 15 άτομα.

Έπομένως σκέψου και παραμέρισε άπό τά λανθασμένα «πιστεύω» σου κάθε μη άψογο και άνεδαφικό παράγοντα, που δημαγωγικά δέν σ' αφήνει να δής με ψυχραιμία και θετική παρουσία την κοσμογονία, τ' αύριο μέσα από τό σήμερα.

Η άποπολιτικοποίηση και άντιμаниφестική συνδικαλιστική σου παρουσία στον χώρο της Ναυτιλίας είναι έπιτακτική όσο ποτέ άλλοτε, γιατί τό πλοίο και ό έργασιακοεπαγγελματικός σου προορισμός και έπιδώξη δέν δέχονται πειράματα και ροπές αντίθετες άπό την πραγματικότητα της τεχνολογικής ύποδομής του σήμερα και αύριο, όροι που άνάγονται στην άπαραίτητα «άνταγωνιστικότητα» του έλεύθερου και όχι επιδοτούμενου πλοίου στην ζοφερότητα του διεθνούς ναυτιλιακού όρίζοντα.

Μ' αυτές τις ψυχραιμες άπόψεις μου και χωρίς άτομικές και ιδεολογικές τοποθετήσεις αλλά και άρρωστα «πιστεύω» διακρίνω τόν έρχομό του 1992, χρόνου που θάναι σταθμός έπιβίωσης ή καταποντισμού της Ναυτιλίας μας.

ΧΑΡΗΣ ΑΡΚΑΛΑΚΗΣ



1947-1987
"MEDOV®"
40th ANNIVERSARY



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

FOTIS G. POULIDES
President

PAID UP CAPITAL LIRE 450.000.000
ESTABLISHED 1947

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

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

HEAD OFFICE:

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

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

Phones: { 541361 268532 } Telex: { 270046 (MANAGEMENT) 270070 - 283836 (OPR.) 270346 - 275586 (PAX.) }

Cables MEDOV
Telefax: (010) 562050

AGENCIES IN ALL ITALIAN PORTS

MEMBERS

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

Ερμηνευτική Έγκύκλιος για το νέο νόμο του NAT

Τό NAT εξέδωσε ερμηνευτική εγκύκλιο για το νέο νόμο για το Ταμείο που ψηφίσθηκε πρόσφατα από τη Βουλή και δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως στις 30 Ιουνίου (ΦΕΚ 109/30.6.87, Τεύχος Α'). Είναι αυτόνομο το ότι η ερμηνευτική εγκύκλιος ή οποία απευθύνεται κυρίως στο προσωπικό του NAT «για πιστή εφαρμογή και εκτέλεση», όπως αναφέρεται, δεν δίνει απαντήσεις στα πλείστα ερωτήματα και τις απορίες που διατυπώνονται και από ναυτικούς αλλά και από ναυτιλιακές επιχειρήσεις — κατά την εκτίμηση των «Ναυτικών Χρονικών» αυτά τα ερωτήματα και οι απορίες πρέπει να απαντηθούν με κάποιο νέο νόμο και αυτό για να μην υπάρξουν νέες αδικίες σε βάρος των πραγματικών ναυτικών μας.

● Έν πάση περιπτώσει, τα «Ναυτικά Χρονικά», για την ενημέρωση των αναγνωστών, δημοσιεύουν άμεσα εν συνεχεία το πρώτο μέρος της ερμηνευτικής εγκυκλίου — το δεύτερο θα δημοσιευθεί στο άμεσο επόμενο τεύχος το οποίο οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να προμηθευθούν εγκαίρως:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Α' — ΠΟΡΟΙ

Άρθρο 1

Εισφορές Βεβαίωσης — Είσπραξης

Παράγρ. 1

Τό άρθρο 33α του ΚΝ 792/78 όριζε ότι οι εισφορές έργοδότη και ασφαλισμένου για τό ΕΛΟΕΝ καταβάλλονταν μόνο για τους Έλληνες ναυτικούς και όχι για την νόμιμη σύνθεση, όταν οι υπηρετούντες Έλληνες - ναυτικοί ήταν λιγότεροι.

Μέ την ισχύ του Ν. 1711/87 καθιερώνεται ότι οι ασφαλιστικές εισφορές για τό ΕΛΟΕΝ θά υπολογίζονται βάσει της νόμιμης σύνθεσης του πλοίου.

Γιά τυχόν ναυτικούς Έλληνες ή και ναυτικούς χωρών Μελών της ΕΟΚ πέραν της νόμιμης σύνθεσης θά εισπράτ-

τονται εισφορές ΕΛΟΕΝ και ΚΕΑΝ.

Παράγρ. 2

Μέχρι τη δημοσίευση του παρόντος νόμου οι εξαγοράζοντες σήμερα την υπηρέσια σε πλοία με ξένη σημαία μη συμβεβλημένα με τό NAT κατέβαλλαν ασφάλιστρα 33% για τό NAT επί του μισθού των συλλογικών συμβάσεων, όπως ισχύουν κάθε φορά.

Από την ισχύ του Ν. 1711/87 τό ασφάλιστρο που θά καταβάλλει ή έν λόγω κατηγορία ασφαλισμένων για τό NAT θά είναι 40%.

Παράγρ. 3

Μέχρι σήμερα και σύμφωνα με τό άρθρο 86 παρ. 4α του ΚΝ 792/78 οι εισφορές του ναυτολογίου ήταν ληξιπρόθεσμες και απαιτητές μόλις είχε συμπληρωθεί χρονικό διάστημα 6 μηνών από την χρονολογία έκδοσής του.

Μέ την ισχύ του νέου Νόμου ή παραπάνω προθεσμία μειώνεται στους 3 μήνες και ισχυροποιούνται τά φύλλα Έκκαθάρισης με τά οποία είχε γίνει και γίνεται ή υπολογισμός των περίπου εισφορών από τό NAT βάσει της νόμιμης (όργανικής) σύνθεσης του πλοίου και όχι από τό ναυτολόγιο.

Παράγρ. 4 και 5

Μέχρι σήμερα οι όφειλές των πλοιοκτητών έγίνονταν ληξιπρόθεσμες και απαιτητές με την συμπλήρωση 6μήνου από την έκδοση του ναυτολογίου.

Μετά την προθεσμία αυτή μπορούν να ληφθούν κατά των όφειλετών τά νόμιμα αναγκαστικά μέτρα με εξαίρεση τη νόμιμη απαγόρευση απόπλου του πλοίου από λιμένες έξωτερικού για τις οποίες απαιτείτο 12μηνη προθεσμία από την έκδοση του ναυτολογίου. Μέ την ισχύ του Ν. 1711/87 οι όφειλές των πλοιοκτητών είναι ληξιπρόθεσμες και απαιτητές μετά την συμπλήρωση 3μήνου από την έκδοση του ναυτολο-

γίου και μετά την πάροδο προθεσμίας 10 ακόμη ημερών, μπορούν να ληφθούν όλα τά προβλεπόμενα από τις κείμενες διατάξεις αναγκαστικά μέτρα, πλήν της απαγόρευσης απόπλου από λιμένες έξωτερικού και έξωτερικού για την οποία απαιτείται 6μηνη προθεσμία από την έκδοση του ναυτολογίου. Έπίσης επεκτείνονται οι ισχύουσες στο ΙΚΑ διατάξεις για την ποινική δίωξη των καθυστερούντων εισφορές πλοιοκτητών (Α.Ν. 86/1967).

Θεσπίζεται ακόμη ότι νέο ναυτολόγιο δεν χορηγείται στο πλοίο αν δεν καταβληθούν οι ασφαλιστικές εισφορές που όφειλονται από τό προηγούμενο ναυτολόγιο στο NAT μαζί με τις συνεισπρατόμενες εισφορές άλλων Όργανισμών, Λογαριασμών ή Κεφαλαίων αντίθετα από ότι ίσχυε μέχρι σήμερα.

Παράγρ. 6

Μέ την ερμηνευτική διάταξη της παρ. 6 του Ν. 1711/87 θεσπίζεται ή υποχρέωση έξόφλησης των όφειλών του Πλοιοκτήτη προς τό NAT, λοιπούς Όργανισμούς, Λογαριασμούς και Κεφάλαια και από τον διάδοχο του πλοιοκτήτη έστω και αν αυτός απέκτησε την κυριότητα του πλοίου από οποιαδήποτε αίτία ακόμη και από αναγκαστικό πλειστηριασμό.

Παράγρ. 7

Καταργείται ή υπολογισμός των προσθέτων τελών που ισχύουν σήμερα (12% για τό α' έξάμηνο και 24% μετά τό δωδεκάμηνο για καθυστέρηση έξόφλησης ασφαλιστικών εισφορών) και θεσπίζεται επιβάρυνση των όφειλών σύμφωνα με τον Κώδικα Είσπραξης Δημοσίων Έσόδων (ΚΕΔΕ), δηλαδή 2% για κάθε μήνα καθυστέρησης με άνωτατο όριο τό 75% της όφειλης.

Παράγρ. 8

Η παρ. 2 του άρθρου 28 του Ν. 1085/80 καταργείται και καθιερώνεται ή

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

COSTANTINO TOMASOS LTD.

Address: Galleria Mediterranea 5

80133 Naples

Phones: 325194 PBX PBX (4 lines)

Telex: 710080 CHIOS - 720362 TOMASO I

Cables: CHIOS-NAPLES

πλήρης εξόφληση του ναυτολογίου, όταν λήξει (τρίμηνο) και όχι το 90% της οφειλής όπως ίσχυε μέχρι σήμερα.

Παράγρ. 9

Αντίθετα με ότι ίσχυε μέχρι σήμερα με το Ν. 1711/87 έφεξης δεν θα χορηγείται νέο ναυτολόγιο στο πλοίο, πριν εξοφληθούν οι οφειλές του προηγούμενου. Επίσης απαγορεύεται μεταφορά της οφειλής του παλαιού ναυτολογίου στο νέο.

Παράγρ. 10

Με την ισχύ του Ν. 1711/87 καθίσταται νόμιμος και εκτελεστός τίτλος το Φύλλο Έκκαθάρισης που έχει εκδοθεί από το NAT χωρίς να απαιτείται, όπως συμβαίνει σήμερα, θεώρηση της Λιμενικής Αρχής.

Παράγρ. 11

Ορίζεται ότι μετά πάροδο 3 μηνών από την ισχύ του παρόντος Νόμου όλα τα ναυτολόγια που εκδόθηκαν πριν την ισχύ του, παραδίδονται στο NAT ή στις αρμόδιες Λιμενικές Αρχές και οι σχετικές οφειλές εξοφλούνται ανεξάρτητα από το αν είναι ληξιπρόθεσμες ή όχι.

Με τη λήξη της προθεσμίας αυτής, όλα ναυτολόγια δεν παρεδόθησαν αρμοδίως, όπως ανωτέρω αναφέρεται παύουν να ισχύουν, οι δέ πλοίαρχοι υποχρεούνται — χωρίς καθυστέρηση — να τα ταχυδρομήσουν με απόδειξη παραλαβής στο NAT, γιατί διαφορετικά υπόκεινται στις κυρώσεις της πργ. 10 του αρ. 89 του ΚΝ 792/78.

Παράγρ. 12

Καθορίζεται ότι το NAT υποχρεούται στην αναγγελία των απαιτήσεων του στον υπάλληλο του πλειστηριασμού πριν την διενέργειά του, ώστε να γνωρίζουν όλοι οι ενδιαφερόμενοι τις απαιτήσεις του Ταμείου, στο εκπλειστηριαζόμενο πλοίο.

Παράγρ. 13

Τακτοποιούνται δικαστικές εκκρεμότητες και απαιτήσεις σε βάρος του NAT για τις οποίες δεν έχει εκδοθεί αμετάκλητη δικαστική απόφαση.

Παράγρ. 14

Καθορίζεται ότι θα εισπράττονται εισφορές υπέρ του Κλάδου Έπικουρικής Ασφάλισης Ναυτικών (Κ.Ε.Α.Ν.) επί της νομίμου σύνθεσης του πλοίου και όχι μόνον επί του αριθμού των υπηρετούντων Έλλήνων ναυτικών όπως ίσχυε μέχρι σήμερα.

Παράγρ. 15

Ορίζεται ότι τα πρόστιμα που επιβάλλονται από το ΓΕΝΕ υπέρ του ΚΑΑΝ κατατάσσονται στη δεύτερη τάξη των ναυτικών προνομίων του έδαφ. β' του άρθρ. 205 του Κώδικα Ίδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και συντρέχουν με τις απαιτήσεις των ναυτικών και του NAT ενώ με τα προϊσχύοντα δεν ήταν προνομίουχα.

Παράγρ. 16

Τέλος με την παράγραφο αυτή μετα-

φέρονται από την Γ' κατηγορία στη Β' κατηγορία πλοίων τα ύδροπτερυγα, ανεξαρτήτως χωρητικότητας.

Η διάταξη αυτή ισχύει για τους ναυτικούς που υπηρετούν σ' αυτά και θα ασκήσουν μελλοντικά το συνταξιοδοτικό τους δικαίωμα.

Άρθρο 2

Συναφή με το άρθρο 1 διάταξη

Παράγρ. 11

Καθιερώνεται, από την ισχύ του Ν. 1711/87, για τους επί πλέον της νόμιμης σύνθεσης ναυτολογημένους σε επιβατηγά πλοία ναυτικούς, ότι θα καταβάλλονται εισφορές εργοδότη και ασφαλισμένου χωρίς την αύξηση που προβλέπεται από το άρθρο 6 του νέου Νόμου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' - ΠΑΡΟΧΕΣ

Άρθρο 2

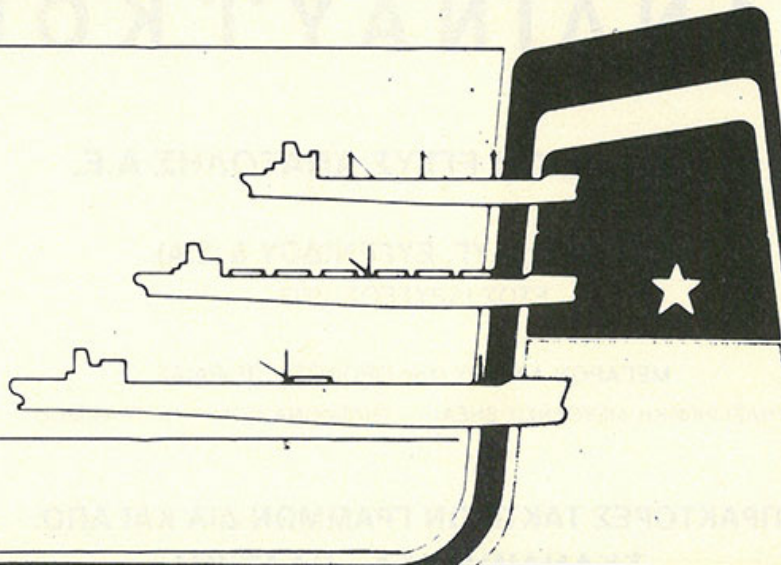
Συνταξιοδοτικά θέματα

Παράγρ. 1

Με τα προϊσχύσαντα για να δικαιωθεί συντάξεως ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας ο ναυτικός λόγω ισοβίου ανικανότητας ή ο δικαιούχος παροχών λόγω θανάτου του ναυτικού θα έπρεπε:

α) Νά έχει ο ναυτικός συμπληρωμένη δετή τουλάχιστον ναυτική υπηρεσία μόνο ως μέλος συγκροτημένου πληρώματος σε πλοία με ελληνική σημαία ή συμβεβλημένα με το NAT αποκλεισμένου

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 4522511

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE

TELEX: 21 3014 · UTRD GR

του ύπολογισμού κάθε άλλης υπηρεσίας που λογίζεται ή εξομοιώνεται με άλλη διάταξη ως «πραγματική ναυτική υπηρεσία».

β) Νά έχει πραγματοποιηθεί ή παραπάνω ναυτική υπηρεσία σε πλοία καθαρά χωρητικότητας 10 τουλάχιστον κόρων, σε χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο από τό τριπλάσιο της (άρθρ. 1 Ν. 1085/80).

έδαφ. α. Μέ τό έδαφ. α της πργ. αύτης του άρθρου 2 του νέου νόμου καθιερώνεται ότι εκτός των παραπάνω προϋποθέσεων για να τύχει ο ναυτικός της έν λόγω σύνταξης απαιτείται να έχουν πληρωθεί ή βεβαιωθεί οι ασφαλιστικές εισφορές και ή τελευταία ναυτολόγησή του να είναι τουλάχιστον διάρκειας 7 1/2 μηνών και να έγινε μέσα στά τελευταία 5 χρόνια προτού επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος.

Επίσης στό ίδιο έδαφιο καθιερώνεται ότι δέν συνυπολογίζεται ο χρόνος άδειας για ή συμπλήρωση της 5ετούς υπηρεσίας.

έδαφ. β. Μέ τό έδαφ. β θεσπίζεται άκόμη ότι μπορεί ο ναυτικός να πάρει σύνταξη ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας ύπολογιζόμενης για ή συμπλήρωση της 5ετούς πραγματικής υπηρεσίας και της υπηρεσίας που απέκτησε σε πλοία άνεξάρτητα από ή χωρητικότητά τους — καταργουμένων των παραπάνω προϋποθέσεων του τριπλάσιου όριου και της τελευταίας ναυτολόγησης των 7 1/2 μηνών κατά ή τελευταία 5ετία προτού επέλθει ο ασφαλιστικός κίνδυνος ύπό ήν προϋπόθεση ότι ο ασφαλισμένος έχει άναπηρία μεγαλύτερη του 67% ή έχει συμπληρώσει τό 65ο έτος

της ηλικίας του και δέν παίρνει σύνταξη από άλλο φορέα κύριας ασφάλισης.

Σέ περίπτωση θανάτου του ασφαλισμένου πριν από ή δημοσίευση του Νόμου αυτού δικαιούνται σύνταξη, μέ βάση τις προϊσχύουσες διατάξεις τά μέλη της οικογένειας του άνεξάρτητα από ήν ηλικία τους.

Παράγρ. 2

Σύμφωνα μέ τά προϊσχύσαντα για να δικαιωθεί συντάξεως ο ναυτικός από τό NAT μέ τις διατάξεις της διαδοχικής ασφάλισης λόγω γήρατος μέ συνυπολογισμό στη ναυτική του υπηρεσία και του χρόνου ασφάλισης σε άλλο φορέα κύριας ασφάλισης θά έπρεπε, εκτός των προϋποθέσεων της διαδοχικής ασφάλισης, να έχει 15ετή τουλάχιστον συνολική συνθετική υπηρεσία και να έχει συμπληρώσει ηλικία τουλάχιστον 50 ετών και τό άθροισμα της ηλικίας και της συνθετικής υπηρεσίας του να δίνει τόν αριθμό 70 (ΚΝ 792/78).

Μέ ήν παργ. αυτή θεσπίζεται ότι:

α) Για να πάρει σύνταξη ο ναυτικός μέ διαδοχική ασφάλιση μέ συνυπολογισμό στη ναυτική του υπηρεσία και του χρόνου ασφάλισης σ' άλλους φορείς κύριας ασφάλισης θά πρέπει να έχει τουλάχιστον 20ετή συνολική συνθετική υπηρεσία και ήν ηλικία που απαιτεί για συνταξιοδότηση ο ασφαλιστικός φορέας στον οποίο έχει τόν περισσότερο χρόνο ασφάλισης εκτός από τό NAT.

β) Ο χρόνος ασφάλισης σε άλλο φορέα εξομοιώνεται μέ πραγματική ναυτική υπηρεσία και ύπολογίζεται όταν αυ-

τός είναι απαραίτητος για ήν απόκτηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας (περίπτωση Μηχανικών ΕΝ κλπ.).

γ) Ότι στον διαδοχικά ασφαλισμένο ο οποίος έχει συμπληρώσει τό 50ο έτος της ηλικίας του και 20 χρόνια συνολική συνθετική υπηρεσία, σύμφωνα μέ ήν πρώτη περίπτωση τό NAT άν είναι ο τελευταίος ασφαλιστικός φορέας, χορηγεί ή σύνταξη που δικαιούται μέ βάση τά πραγματικά χρόνια ασφάλισης μόνο στο NAT, δηλ. χωρίς να λαμβάνονται ύπόψη οι περί κατωτάτου όριου συντάξεως διατάξεις.

δ) Ο συνταξιούχος έχει τό δικαίωμα μόλις συμπληρώσει τό όριο της ηλικίας συνταξιοδότησης κάθε άλλου φορέα κύριας ασφάλισης, να ύποβάλλει αίτηση στο NAT και να ζητήσει ήν αύξηση της ήδη χορηγούμενης σύνταξής του, μέ συνυπολογισμό και της υπηρεσίας του άλλου φορέα.

Διευκρινίζεται ότι, για ή θεμελίωση συνταξιοδοτικού δικαιώματος σύμφωνα μέ τά παραπάνω δέν λαμβάνεται ύπόψη ο χρόνος ασθένειας και στρατιωτικής υπηρεσίας ο οποίος όμως αντίθετα ύπολογίζεται ΜΟΝΟ για ή προσαύξηση της σύνταξης.

Οι παραπάνω διατάξεις δέν ισχύουν για τούς ναυτικούς εκείνους, οι οποίοι έχουν συμπληρώσει στο NAT συνθετική ναυτική υπηρεσία 15 ετών, μόνο μέ ναυτική υπηρεσία πάνω σε πλοίο ελληνικό ή ασφαλιστικά συμβεβλημένο μέ τό NAT έστω και άν έχουν και χρόνο ασφάλισης σε άλλους ασφαλιστικούς φορείς.

(συνεχίζεται στο επόμενο τεύχος)

Σ Κ Α Ν Δ Ι Ν Α Υ Ί Κ Ο Ν

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL — ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΊΑ - ΒΑΛΤΙΚΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΟ, ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, ΔΥΤΙΚΗ ΑΦΡΙΚΗ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ, ΑΓΓΛΙΑ

ΝΟΤΙΟ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΜΕΤΕΧΟΥΝ ΕΝΕΡΓΑ ΣΤΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ HELMEPA

Η χρονιά που διανύουμε έχει ανακηρυχθεί από την ΕΟΚ Ευρωπαϊκό έτος προστασίας του περιβάλλοντος αλλά η Ελλάδα δεν περίμενε αυτή την πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για να ευαισθητοποιηθεί σ' αυτόν τον τομέα στον οποίο υπήρξε πρωτοπόρος. Η πρωτοπορία αυτή ξεκίνησε από την Ελληνική Ναυτιλία, οι άνθρωποι της οποίας δημιούργησαν με δική τους πρωτοβουλία και με δικές τους δαπάνες την Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος, την πασίγνωστη από τό ούσιαστικό έργο που έχει επιτελέσει μέχρι τώρα HELMEPA. Ψυχή της HELMEPA ο κ. Γιώργος Π. Λιβανός, ο οποίος είναι άλλωστε και ο δημιουργός της, στις δραστηριότητές της όμως μετέχει ενεργά

και πλήθος εφοπλιστών, ενώ σημαντικότερος είναι και ο αριθμός των ελληνικών πλοίων που είναι μέλη της HELMEPA και συμβάλλουν με τη συνδρομή τους στην υλοποίηση των τόσο χρήσιμων αλλά και ιδιαίτερα αποτελεσματικών προγραμμάτων της. Γι' αυτό τα «Ναυτικά Χρονικά» δημοσιεύουν άμεσα εν συνεχεία τα ονόματα όλων των πλοίων που είναι μέλη της HELMEPA και συμβάλλουν με πρακτικό και ούσιαστικό τρόπο στην προστασία γενικά του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, σε διεθνές μάλιστα επίπεδο (δημοσιεύονται τα ονόματα πλοίων, ή διαχειρίστρια εταιρία, ή σημαία την οποία φέρουν και τό έτος ναυπηγήσεώς τους):

Όνομα πλοίου	Διαχειρίστρια Εταιρία	Σημαία	Τύπος	Έτος Ναυπ.
MARIANTHI	A.&C. ANASTASIOU	Παν.	Δεξ.	1965
GIORGIS	AEGEUS SHIPPING	Ελγν.	Φορτ.	1973
ANANGEL PEASE	ANANGEL SHIPPING	»	»	1974
EPIMELIA	ANANGEL SHIPPING	»	»	1970
EVIMERIA	ANANGEL SHIPPING	»	»	1973
ANANGEL VICTORY	ANANGEL SHIPPING	»	»	1979
ANANGEL APOLLO	ANANGEL SHIPPING	»	»	1979
MARIA ANGELICOUSI	ANANGEL SHIPPING	»	»	1978
ANANGEL MIGHT	ANANGEL SHIPPING	»	»	1978
ANANGEL SPIRIT	ANANGEL SHIPPING	»	»	1978
ANANGEL LIBERTY	ANANGEL SHIPPING	»	»	1976
ARETI	ANANGEL SHIPPING	»	»	1973
ANANGEL SKY	ANANGEL SHIPPING	»	»	1979
ANANGEL CHAMPION	ANANGEL SHIPPING	»	»	1971
ANANGEL ARES	ANANGEL SHIPPING	»	»	1980
AGAPI	ANANGEL SHIPPING	»	»	1969
AMILLA	ANANGEL SHIPPING	»	»	1972
ANANGEL ENDEAVOUR	ANANGEL SHIPPING	»	»	1978
ANANGEL FIDELITY	ANANGEL SHIPPING	»	»	1979
ANANGEL FORTUNE	ANANGEL SHIPPING	»	»	1974
ANANGEL GLORY	ANANGEL SHIPPING	»	»	1974
ANANGEL HAPPINESS	ANANGEL SHIPPING	»	»	1973
NAFKRATIS	ANDRIAKI SHIPPING	Ελγν.	Δεξ.	1975
NEAPOLIS	ANDRIAKI SHIPPING	»	»	1981
EFESSOS	ANDRIAKI SHIPPING	»	»	1975

ANTIPOLIS	ANDRIAKI SHIPPING	Ελγν.	Δεξ.	1981
NIKOLAS	ANDRIAKI SHIPPING	»	»	1974
EKTOR	ARCHIPELAGOS SHIPPING	»	Μπλκ.	1970
AGIOI VICTORES	ARCHIPELAGO SHIPPING	»	»	1977
ARGONAFIS	ARGONAFIS SHIPPING S.A.	»	Φορτ.	1964
CAPTAIN GREGOS	AVRA MARITIME	»	Δεξ.	1972
THALASSINI AVRA	AVRA SHIPMANAGEMENT S.A.	»	Μπλκ.	1981
HERITAGE	CARRAS (HELLAS)	»	»	1977
CAPT. GEORGE TSANGARIS	CARRAS (HELLAS)	»	»	1982
ELPIS	CARRAS (HELLAS)	»	»	»
AGIA EFIMIA	CEFALONIAN CHARTERING S.A.	»	Φορτ.	1970
IONIAN AMBITION	CEFALONIAN CHARTERING S.A.	»	Μπλκ.	1968
FORTUNESHIP L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	Δεξ.	1975
FELLOWSHIP L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1974
FRIENDSHIP L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1976
FELICITY L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1984
FIDELITY L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1983
PANAGIOTIS L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	Μπλκ.	1983
MINI LIFT	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1970
CAPT. JOHN G.P.L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	Δεξ.	1977
CATHERINE L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	Μπλκ.	1970



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

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

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

FANTASY L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	Δεξ.	1974	FREEDOMSHIP	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1975
FILIKON L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1976	DONA OURANIA	CHANDRIS (HELLAS)	Κυπρ.»	»	1971
FOTINI L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	Μπλκ.	1976	MARICHRISTINA	CHANDRIS INTERN. CRUISES S.A.	Παν.	»	1973
GEORGE L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1975	MARINICKI	CHANDRIS INTERNATIONAL S.A.	Ελλην.	»	1973
GRACE L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1971	MARIJEANNIE	CHANDRIS INTER. CRUISES S.A.	Ελλην.	Φορτ.	1973
KALLIOPI L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1974	DONA SOPHIA	CHANDRIS INTER. CRUISES S.A.	»	»	1978
LARRY L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1970	ASPHALT TRADER	CHRONOS SHIPPING	»	Δεξ.	1962
MARIA G.L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1974	ANASTASSIS KRATILAOS	CHRONOS SHIPPING	»	»	1975
MARIKA L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1975	KRITONAS	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	Κοντ.	1976
PANTAZIS L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1974	KRITIAS	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	»	1976
PATRICIA L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1971	KRATINOS II	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	»	1967
TATIANA L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1975	KRONOS	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	»	1975
MINI LOOM	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Παν.	»	1974	KRATON	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	»	1975
MINI LAUD	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Ελλην.	»	1970	KREON	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	Κοντ.	1976
MINI LAW	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Παν.»	»	1971	CARMEN FORTUNA	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	Φορτ.	1975
MINI LEAD	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1970	CARMEN SERENA	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	»	1973
MINI LEAF	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Ελλην.	»	1971	CARMEN MARE	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	»	1972
MINI LEGEND	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Παν.	Μπλκ.	1974	CARMEN FONTANA	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	»	1971
MINI LIBRA	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Ελλην.	»	1970	CARMEN VITA	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	»	1972
MINI LID	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Παν.	»	1971	CARMEN CARINA	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	»	1972
MINI LILAC	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Ελλην.	Δεξ.	1970	LEEWARD	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	»	1972
MINI LINK	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	Μπλκ.	1970	CARMEN ALBA	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	Δεξ.	1973
MINI LIONESS	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1972	CARMENCITA*	COSTAMARE SHIPPING CO. S.A.	»	Φορτ.	1973
MINI LIZARD	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1972	SILVER BAY	DAIFAS STAVROS	»	»	1969
MINI LAGOON	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1970	SILVER	DAIFAS STAVROS	»	»	1973
MINI LAP	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1970	ATHENS	DAIFAS STAVROS	»	»	1975
MINI LOTUS	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	Δεξ.	1970	SILVER CLOUD	DAIFAS STAVROS	»	»	1977
MINI LUCK	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	Μπλκ.	1969	SILVER WIND	DAIFAS STAVROS	»	»	1978
MINI LYMPH	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Παν.	»	1975	SILVER ARROW	DAIFAS STAVROS	»	»	1976
MINI LOAF	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1971	SILVER IBEX	DAIFAS STAVROS	»	»	1976
MINI LAD	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1970	SILVER LEADER	DAIFAS STAVROS	»	Μπλκ.	1984
MINI LABOR	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Ελλην.	»	1971	SILVER EAGLE	DAIFAS STAVROS	»	Φορτ.	1977
MINI LUNAR	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Παν.	»	1970	PATMOS	DALEX SHIPPING	»	»	1971
MINI LANE	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Ελλην.	»	1970	MINI LACE	DIMITRA E.A.N.E	»	Μπλκ.	1969
MILI LANTERN	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Παν.	»	1971	MINI LANCE	DIMITRA E.A.N.E.	»	»	1969
MINI LASS	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	Ελλην.	»	1970	OINOUSIAN UNITY	EFPLOIA SHIPPING	»	»	1986
FLAGSHIP L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1977	OINOUSIAN PRIDE	EFPLOIA SHIPPING	»	»	1986
FAROSHIP	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	Δεξ.	1975	COSTAS N. PATERAS	EFPLOIA SHIPPING	»	»	1986
FINESSE L.	CERES HELLENIC SHIPPING ENTERP. LTD.	»	»	1975	MARIGO	EFTHYMIΟΥ D.	»	Φορτ.	1972
					EFDIM JUNIOR	EFTHYMIΟΥ D.	»	»	1979
					PROSPATHIA	EFTHYMIΟΥ D.	»	»	1970
					ESPRIT	EFTHYMIΟΥ D.	»	Μπλκ.	1969
					EFDIM HOPE	EFTHYMIΟΥ D.	»	Φορτ.	1980
					KATERINA E.	EFTHYMIΟΥ D.	»	Μπλκ.	1970

ALONISSOS	ELETSON CORP.	Ελλην.	Δεξ.	1971	HEL. MONARCH	HELLESPONT CORP.	Ελλην.	Μπλκ.	1979
DILOS	ELETSON CORP.	»	»	1972	HEL. MER-CHANT	HELLESPONT CORP.	»	»	1978
PAROS	ELETSON CORP.	»	»	1973	HEL. MARINER	HELLESPONT CORP.	»	»	1978
MATHRAKI	ELETSON CORP.	»	»	1970	ACCLIVITY	HELLESPONT CORP.	Παν.	Δεξ.	1978
OTHONI	ELETSON CORP.	»	»	1971	PRINCE	HELLESPONT CORP.	Ελλην.	»	1976
ASTIPALEA	ELETSON CORP.	»	»	1970	HEL. TATINA	HELLESPONT CORP.	Παν.	Μικτ.	1973
KITHNOS	ELETSON CORP.	»	»	1971	MARICA P.	HELLESPONT CORP.	Παν.	»	1972
SPORADES	ELETSON CORP.	»	Πρόν.	1986	ELENI P.	HELLESPONT CORP.	Παν.	»	1968
ANTIPAROS	ELETSON CORP.	»	Πρόν.	1986	HEL. FAITH	HELLESPONT CORP.	Λιβ.	Δεξ.	1968
VELOPOULA	ELETSON CORP.	»	»	1986	HEL. ENERGY	HELLESPONT CORP.	»	»	1975
PARAPOLA	ELETSON CORP.	»	»	1986	HEL. SPLENDOR	HELLESPONT CORP.	»	»	1984
ALKYONIS	ELETSON CORP.	»	»	1987	HEL. VAN-GUARD	HELLESPONT CORP.	»	»	1974
KINAROS	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ	»	»	»	HEL. DEFIANT	HELLESPONT CORP.	»	»	1975
POPI	NOTIOY AMERIKHΣ	Ελλην.	Φορτ.	1967	HEL. COURAGE	HELLESPONT CORP.	»	»	1974
	ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ	»	»	1967	HEL. HOPE	HELLESPONT CORP.	»	»	1984
ALIKRATOR	EMPROS LINES	»	Μπλκ.	1983	HELLESPONT DARING	HELLESPONT CORP.	Ελλην.	Μπλκ.	1984
ARMENISTIS	EMPROS LINES	»	»	1981	HELLESPONT VALOUR	HELLESPONT CORP.	»	»	1984
JASON	EPIROTIKI STEAMS.	»	Επιβ.	1965	THESEUS	HERACLES CO.	»	»	1974
ATLAS	EPIROTIKI STEAMS.	»	»	1951	A. N. HATZIKY-RIAKOS	HERACLES CO.	»	»	1969
JUPITER	EPIROTIKI STEAMS.	»	»	1961	DYSTOS	HERACLES CO.	»	»	1972
OCEANOS	EPIROTIKI STEAMS.	»	»	1977	GEORGIOS HATJICYRIA-COS	HERACLES CO.	»	»	1977
WORLD RENAISSANCE	EPIROTIKI	»	»	1978	THALASSOPO-ROS	HERACLES CO.	»	»	1968
ORPHEUS	EPIROTIKI	»	»	1948	WORLD PRODUCE	INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	»	Δεξ.	1984
ARGONAUT	EPIROTIKI	»	»	1929	WORLD MARINE	INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	»	Μπλκ.	1973
NEPTUNE	EPIROTIKI	»	»	1955	WORLD AMPHION	INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	»	»	1979
PEGASUS	EPIROTIKI	»	»	1974	WORLD ARGUS	INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	»	»	1973
NEA TYXI	FAFALIOS SHIPPING	»	Μπλκ.	1978	WORLD ARGONAUT	INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	»	»	1976
NEA ELPIS	FAFALIOS SHIPPING	»	»	1978	WORLD A-RETUS	INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	»	»	1977
MYRSINIDI	FAFALIOS SHIPPING	»	»	1977	WORLD ARES	INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	»	»	1974
MOUTSAINA	FAFALIOS SHIPPING	»	»	1977	WORLD APOLLO	INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	»	»	1972
AGIOS GERASIMOS	GLOBE SHIPPING	»	Φορτ.	1970	WORLD AJAX	INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	»	»	1975
IONIAN	GLOBE SHIPPING	»	»	»	WORLD AGAMEMNON	INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	»	»	1976
EMPRESS	GLOBE SHIPPING	»	Μπλκ.	1967					
MILENAKI	GLOBE SHIPPING	»	»	1969					
ADONIS	GOOD FAITH	»	Φορτ.	1977					
GHIKAS	GOUMAS J.G.	»	»	1980					
THASOS ISL.	GOUMAS J.G.	»	»	1976					
MILOS ISL.	GOUMAS J.G.	»	»	1979					
POROS ISL.	GOUMAS J.G.	»	»	1981					
NAXOS ISL.	GOUMAS J.G.	»	»	1980					
ANDROS ISL.	GOUMAS J.G.	»	Φορτ.	1983					
SIFNOS ISL.	GOUMAS J.G.	»	»	1986					
KAVO MATA-PAS	GOURDOMICHALIS	»	»	1977					
KAVO PEIRATIS	GOURDOMICHALIS	»	»	1976					
ALKMAN	GRANICOS SHIPPING	»	Μπλκ.	1977					
ALKAIOS	GRANICOS SHIPPING	»	»	1977					
AMPHION	GRANICOS SHIPPING	»	Φορτ.	1978					
MARKOS	GRANICOS SHIPPING	»	»	»					
LYRAS	HALCOUSIS Z. & G.	»	Μπλκ.	1983					
ALMAR	HALKIDON SHIPPING	»	»	1969					
BYZANTION	HELLENIC COASTLINES S.A.	»	»	1967					
IONIS	HELLENIC COASTLINES S.A.	»	Επιβ.	1977					
HELLESPONT MINER	HELLESPONT CORP.	»	Μπλκ.	1977					

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

DDI NUMBER 541-112550

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

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

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

PIRAEUS OFFICE:

Capt. G. TSAMIS
7-9 Akti Miaouli
4132998 - Tlx: 21 1376
A.O.H.: 9837448

WORLD AE-GEUS	INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	Ελλην.	Μπλκ.	1979	ODYSSEAS THISEAS	MAYAMAR MARINE	Ελλην.	Δεξ.	1975
WORLD ACHILLES II	INTERNATIONAL OPERATIONS S.A.	»	»	1975	IASON	MAYAMAR MARINE	»	»	1976
WORLD PROTECTOR	INTERNATIONAL OPERATIONS	»	Δεξ.	1974	AGAMEMNON	MAYAMAR MARINE	»	»	1975
WORLD KINSHIP	INTERNATIONAL OPERATIONS	»	»	1980	PROMITHEAS	MAYAMAR MARINE	»	»	1974
WORLD PROCESS	INTERNATIONAL OPERATIONS	»	Προβ.	1984	FAEDRA	MAYAMAR MARINE	»	»	1971
WORLD PROLOGUE	INTERNATIONAL OPERATIONS	»	Πρόν.	1985	ELEKTRA	MAYAMAR MARINE	»	»	1971
WORLD PROPHET	INTERNATIONAL OPERATIONS	»	Προβ.	1986	AEGEAS	MAYAMAR MARINE	»	»	1972
WORLD PRODIGY	INTERNATIONAL OPERATIONS	»	»	1986	ARGONAFIS	MAYAMAR MARINE	»	»	1975
ARISTOGENIS	KARAGEORGIS A. M.	»	Φορτ.	1980	AENIAS	MAYAMAR MARINE	»	»	1975
ARISTAGELOS	KARAGEORGIS A. M.	»	Φορτ.	1978	AEOLIAN CARRIER	NAFTITAN S.A.	»	Μπλκ.	1968
MESSINIAKI DOXA	KARAGEORGIS A. M.	»	Δεξ.	1970	IONIAN CAR.	NAFTITAN S.A.	»	»	1973
MESSINIAKI ANAGENISIS	KARAGEORGIS A. M.	»	»	1970	DORIC CAR.	NAFTITAN S.A.	»	»	1969
KAMATERI NORTH	KASSIAN NAV.	»	»	1978	HYPERION	NAFTITAN S.A.	»	»	1964
DUCHESS	KASSIAN NAV.	»	Μπλκ.	1985	MEDECIMENT CARRIER	NAFTITAN S.A.	»	»	1962
VINCENZA	KASSIAN NAV.	»	Δεξ.	1987	GAZ ATLANTIC	NAFTOMAR SHIP.	»	Υδρ.	1965
VERGO	KASSIAN NAV.	»	Μπλκ.	1972	GAZ MED	NAFTOMAR SHIP.	»	»	1965
POLLON	KASSIAN NAV.	»	»	1973	IRINI	ORMOS COMPANIA	»	Φορτ.	1985
NORTH VISCONTES	KASSIAN NAV.	»	»	1983	SAN NICOLAS	ORMOS COMPANIA	»	»	1977
NORTH MARCHIONESS	KASSIAN NAV.	»	»	1984	SAN JOHN	ORMOS COMPANIA	»	»	1979
MAKEDONIA	KASSIAN NAV.	»	»	1973	STAR CANNOPUS	PEGASUS SHIPPING	»	Μπλκ.	1977
POINT CLEAR	KASSIAN NAV.	Λιβ.	»	1972	STAR CENTAURUS	PEGASUS SHIPPING	»	»	1977
NISSOS AMORGOS	KYKLADES NAFTIKI	Ελλην.	Δεξ.	1975	TAURUS	PEGASUS SHIPPING	»	Δεξ.	1977
ATLANTIS	KYKLADES NAFTIKI	»	»	1974	VEGA	PEGASUS SHIPPING	»	»	1978
NISSOS DELOS	KYKLADES NAFTIKI	»	»	1975	ANDROMEDA	PEGASUS MARITIME	Ελλην.	Δεξ.	1984
NISSO SANTORINI	KYKLADES NAFTIKI	»	»	1980	PEGASUS	PEGASUS MARITIME	»	»	1980
NISSOS PAROS	KYKLADES NAFTIKI	»	»	1974	NESTOR	PEGASUS MARITIME	»	»	1983
NISSOS SERIFOS	KYKLADES NAFTIKI	»	»	1974	PROCYON	PEGASUS MARITIME	»	»	1975
NISSOS THERA	KYKLADES NAFTIKI	»	»	1978	CEBO MOON	ROUSSOS G. & SONS	»	Φορτ.	1972
NISSOS IOS	KYKLADES NAFTIKI	»	»	1973	ROYAL ODYSSEY	ROYAL CRUISE LINE	»	Κρζ.	1964
NISSOS KYTHOS	KYKLADES NAFTIKI	»	»	1976	GOLDEN ODYSSEY	ROYAL CRUISE LINE	»	»	1974
KYVERNITIS	LEANDROS SHIPPING	»	Μπλκ.	1978	PELOR	SARLIS M. CHR.	»	Φορτ.	1968
LEANDROS	LEANDROS SHIPPING	»	»	1981	POSEIDON	SEASTAR NAV.	»	Μπλ.	1968
CAPT. J. D. PATERAS	LEANDROS SHIPPING	»	»	1977	SAMOS SEA	SOUTOS (HELLAS)	»	Φορτ.	1965
ELPIDOFOROS	LEANDROS SHIPPING	»	»	1975	SOMCOL II	SPANOS MARITIME	»	Δεξ.	1967
EL SOL	MARIMAR S.A.	Ονδ.	»	1966	PATRICIA R.	SPRINGFIELD SHIP.	»	Μπλκ.	1984
TRIDENT MARINER	MARINE MANAGERS	Ελλην.	Φορτ.	1984	OLYMPIC MIRACLE	SPRINGFIELD SHIP.	»	»	1984
DIMITROS CRITICOS	MARINE MANAGERS	»	»	1984	OLYMPIC MELODY	SPRINGFIELD SHIP.	»	Φορτ.	1984
					OLYMPIC DIGNITY	SPRINGFIELD SHIP.	»	Μπλκ.	1984
					OLYMPIC HOPE	SPRINGFIELD SHIP.	»	»	1973
					OLYMPIC HISTORY	SPRINGFIELD SHIP.	»	Μπλκ.	1972
					OLYMPIC SPLENDOR	SPRINGFIELD SHIP.	»	Δεξ.	1976
					OLYMPIC RAINBOW	SPRINGFIELD SHIP.	»	Δεξ.	1975
					OLYMPIC DREAM	SPRINGFIELD SHIP.	»	Προβ.	1974
					COSTAS KONIALIDIS	SPRINGFIELD SHIP.	»	Μπλκ.	1981
					ARTEMIS GAROUFALIDIS	SPRINGFIELD SHIP.	»	Δεξ.	1977
					ARISTOTELIS ONASSIS	SPRINGFIELD SHIP.	»	Δεξ.	1976
					ALEXANDER S. ONASSIS	SPRINGFIELD SHIP.	»	Δεξ.	1977

COULOUTHROS LTD.

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

TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1

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

TELEPHONE: 01-9307561

OLYMPIC BANNER	SPRINGFIELD SHIP.	Λιβ.	Δεξ.	1972	TAKIS E.	TSAKOS SHIPPING	Έλλην.	Δεξ.	1966
OLYMPIC BRILLIANCE	SPRINGFIELD SHIP.	»	»	1973	IRENES SAPHIRE	TSAKOS SHIPPING	»	Φορτ.	1977
OLYMPIC STAR	SPRINGFIELD SHIP.	Λιβ.	»	1978	ANDROS ARIES	UNITED SHIPPING	»	»	1972
OLYMPIC SUN II	SPRINGFIELD SHIP.	»	»	1975	ANDROS	UNITED SHIPPING	»	Δεξ.	1972
CEEKAY	SPRINGFIELD SHIP.	Έλλην.	Δεξ.	1975	ATLAS	UNITED SHIPPING	»	»	1976
OLYMPIC PHOENIX	SPRINGFIELD SHIP.	»	Μπλκ.	1977	ANDROS GEORGIOS	UNITED SHIPPING	»	»	1976
OLYMPIC LIBERTY	SPRINGFIELD SHIP.	»	»	1977	ANDROS MELTEMI	UNITED SHIPPING	»	Μπλκ.	1973
OLYMPIC LEADER	SPRINGFIELD SHIP.	»	»	1977	ANDROS OKEANIA	UNITED SHIPPING	»	Δεξ.	1977
OLYMPIC PROMISE	SPRINGFIELD SHIP.	»	»	1977	PRODICOS	UNITED SHIPPING	Λιβ.	Προβ.	1983
OLYMPIC MERIT	SPRINGFIELD SHIP.	»	»	1985	ANDROS ANTARES	UNITED SHIPPING	»	Μικτ.	1973
KALLIROE PATRONIKOLA	SPRINGFIELD SHIP.	»	»	1985	ANDROS CHRYSSI	UNITED SHIPPING	»	Δεξ.	1974
OLYMPIC GALAXY	SPRINGFIELD SHIP.	»	»	1982	ISTRIA	UNITED SHIPPING	»	Μπλκ.	1982
MODOBA	SPRINGFIELD SHIP.	»	Φορτ.	1982	ANDROS TRANSPORT	UNITED SHIPPING	»	»	1972
EVROS	SUN ENTERP. LTD.	Λιβ.	Προβ.	1984	ANDROS MENTOR	UNITED SHIPPING	»	»	1973
TINA	SUN ENTERP. LTD.	Έλλην.	Δεξ.	1976	MILITOS	UNITED SHIPPING	»	»	1982
STAVROS L.	SUN ENTERP. LTD.	»	»	1976	MYRINA	UNITED SHIPPING	»	»	1982
MEANDROS	SUN ENTERP. LTD.	»	Δεξ.	1982	PROTEUS	UNITED SHIPPING	»	Προβ.	1984
MARINA	SUN ENTERP. LTD.	»	Δεξ.	1980	BETA	VERA SHIPPING	Έλλην.	Δεξ.	1969
CHIOS	SUN ENTERP. LTD.	»	»	1982	GAMMA	VERA SHIPPING	»	»	1965
THEOFANO	SUN ENTERP. LTD.	»	Μπλκ.	1983	ZETA	VERA SHIPPING	»	»	1967
LIVANOS	SUN ENTERP. LTD.	»	»	1983	IOTA	VERA SHIPPING	»	»	1968
ARCHAGELOS	SUN ENTERP. LTD.	»	Δεξ.	1974	COSTIS	VRONTADOS SHIPPING	»	Μπλκ.	1977
PROSPERITY	SUN ENTERP. LTD.	»	»	1976	PACIFIC OCEAN	VRONTADOS SHIP.	Λιβ.	»	1984
ATLANTIC SEAMAN	SUN ENTERP. LTD.	»	Μπλκ.	1976	VENTURER	WESTWIND AFRICA	Έλλην.	Δεξ.	1981
AXIOS	SUN ENTERP. LTD.	»	Δεξ.	1979	BUENA VENTURA	WESTWIND AFRICA	»	»	1981
ATLANTIC EMPEROR	SUN ENTERP. LTD.	»	»	1974	TRADEWIND	WESTWIND AFRICA	»	Μπλκ.	1981
IOANNIS ZAFIRAKIS	SUN ENTERP. LTD.	»	Μπλκ.	1981	EASTWING	WESTWIND AFRICA	»	»	1981
ATLANTIC SAILOR	SUN ENTERP. LTD.	»	»	1977	DESERT FALCON	WESTWIND AFRICA	»	»	19890
STELLA SOLARIS	SUN ENTERP. LTD.	»	Κρζ.	1973	BUENA FORTUNA	WESTWIND AFRICA	»	»	1979
EUROSKY	THENAMARIS INC.	»	Μπλκ.	1974	EUGENIA C.	WESTWIND AFRICA	»	»	1978
EUROSEA	THENAMARIS INC.	»	»	1977	CHRISTINA C.	WESTWIND AFRICA	»	»	1978
ELMINA	THENAMARIS INC.	»	Μικτ.	1969	SOPHIE C.	WESTWIND AFRICA	»	»	1978
EUROUNITY	THENAMARIS INC.	»	Μπλκ.	1977	FLORA C.	WESTWIND AFRICA	»	»	1978
AEGEON	THENAMARIS INC.	»	»	1977	JOHN C.	WESTWIND AFRICA	»	»	1978
ELENI II	THENAMARIS INC.	»	»	1975	DESERT PRINCE	WESTWIND AFRICA	»	»	1977
SEACROSS	THENAMARIS INC.	Κυπρ.	Δεξ.	1974	DESERT	WESTWIND AFRICA	»	»	1977
SEABORN	THENAMARIS INC.	»	»	1975	QUEEN	WESTWIND AFRICA	»	»	1977
SEAOATH	THENAMARIS INC.	»	»	1976	DESERT KING	WESTWIND AFRICA	»	»	1977
SEABONY	THENAMARIS INC.	»	Μπλκ.	1976	DESERT WIND	WESTWIND AFRICA	»	»	1974
ST. NICOLAOS II	THENAMARIS INC.	»	Δεξ.	1974	BULC VENTURER	WESTWIND AFRICA	»	»	1983
ST. JOHN	THENAMARIS INC.	»	»	1976	IONIAN WIND	WESTWIND AFRICA	»	»	1984
ST. ELEN	THENAMARIS INC.	»	Δεξ.	1974	OCEAN WIND	WESTWIND AFRICA	»	»	1983
SEAFARER	THENAMARIS INC.	»	Μπλκ.	1973	AEGEAN WIND	WESTWIND AFRICA	»	»	1983
SEAMAGIC	THENAMARIS INC.	»	Δεξ.	1980	GULFWIND	WESTWIND AFRICA	»	»	1984
IRENES EME-RALD	TSAKOS SHIPPING	Έλλην.	Φορτ.	1977	BULK TRADER	WESTWIND AFRICA	»	»	1983
IRENES DIAMONT	TSAKOS SHIPPING	»	»	1981	BUENA EMPRESSA	WESTWIND AFRICA	»	Προβ.	1983
					SPYRIDON C.H.	WORLDWIDE OCEAN	Κυπρ.	Φορτ.	1972
					MANTHOS	XOUTHOS COMPANIA	Έλλην.	Φορτ.	1977

AEGEAN OCEANIC S.A.

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

Royal Cruise Line



81 AKTI MIAOULI GR 185 38 PIRAEUS GREECE Tlx.212904 Tel.(1) 451 9553

BEN MARINE SUPPLIES

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



BEN MARINE SUPPLIES

A DIVISION OF

BEN FOODS (S) PTE LTD

A member of the QAF Group
230B Pandan Loop, Singapore 0512
Tel.: 7786655 - Telex: RS 22003, RS 55926 BENICC
Fax: 7772869

**PIRAEUS OFFICE
INTERNATIONAL MARINE SERVICES**

15-17, Hadjikyriakou Avenue
185 37 Piræus
Tel: 4517554, 4514465
Tlx: 241288 I.M.S./211692 CONC
Fax: 4517145



BEN MARINE SUPPLIES

Member of



Singapore Association of
Ship Suppliers



International Ship
Suppliers Association

‘Η Ναυσιπλοΐα στόν Περσικό Κόλπο

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΑ ΕΚΤΑΚΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΕΣ ΜΕΤΑΞΥ ΝΗΣΟΥ ΚΑΡΓΚ ΚΑΙ ΟΡΜΟΥΣ

Του Πλοιάρχου κ. ΑΝΤΩΝΗ ΓΡΥΠΑΙΟΥ

Λόγω των συνεχιζομένων επιθέσεων κατά ναυτικών στόχων στόν Περσικό Κόλπο από τις ένοπλες δυνάμεις των δύο έμπολέμων κρατών, γιά τήν ένμέρωση των συναδέλφων καί γιά τή καλύτερη προστασία των ναυτικών πού έπανδρώνουν τά πολλά έλληνόκτητα πλοία πού άπασχολούνται στήν περιοχή, προτείνω τά ακόλουθα μέτρα ασφαλείας γιά τά δεξαμενόπλοια πού έκτελούν συνεχείς πλόες στή γραμμή Κάργκ - Όρμουζ, αλλά καί σέ έκείνα τά πλοία πού γιά πρώτη φορά προσεγγίζουν στό νησί Κάργκ.

Τά προτεινόμενα έκτακτα μέτρα είναι άπάνθισμα μέτρων ασφαλείας, όπως προδιαγράφονται από τούς Διεθνείς Ναυτασφαλιστικούς Οίκους αλλά καί προσωπικές μου έμπειρίες, γιά τή μεγαλύτερη δυνατή ασφάλεια καί προστασία του πληρώματος, του πλοίου καί του φορτίου, σύμφωνα μέ τις μέχρι σήμερα έμπειρίες πού υπάρχουν από επιθέσεις έναντίον πλοίων μέ πυραύλους τύπου Exoset.

Βεβαίως, έκτός από τά προτεινόμενα μέτρα, ο πλοίαρχος μπορεί νά λάβει οποιοδήποτε συμπληρωματικό μέτρο, καθώς οί έμπειρίες συνεχώς έμπλουτίζονται καί έξελίσσονται κάθε ήμέρα από τά άποτελέσματα του πολέμου καί από τις ειδικές συνθήκες πού επικρατούν στή περιοχή αυτή.

Προτεινόμενα Έκτακτα Μέτρα Άσφαλείας

— Οί δεξαμενές καυσίμων (Wing Tanks), γύρω από μηχανοστάσιο νά αδειάζουν από καύσιμα καί τά υπάρχοντα καύσιμα νά μεταφέρονται στή πρω-

ραία δεξαμενή καυσίμων (Deer Tank). 'Η τροφοδότηση των λεβήτων μέ καύσιμα νά γίνεται από τή δεξαμενή ήμερησίας χρήσεως (Settling Tank).

— Οί δεξαμενές καυσίμων, οί πυρμαίνες πλευρικές πού έκκενώθηκαν νά γεμίσουν μέ θαλασσινό νερό, μέχρι μία στάθμη περίπου 5 ποδών από τό κατάστρωμα, ώστε νά υπάρχει χώρος γιά τήν έκτόνωση νερού καί αερίων, εάν ύπάρξει επίθεση καί έκκρηξη πυραύλου Exoset μέσα στο χώρο αυτό. Τά «κουβούσια» των δύο αυτών δεξαμενών νά παραμένουν άνοιχτά γιά τήν έκτόνωση των αερίων.

— Οί δεξαμενές ποσίμου καί άπεσταγμένου ύδατος, πού περιβάλλουν τό μηχανοστάσιο νά είναι γεμάτες καί τά καπάκια άνοιχτά, γιά τήν έκτόνωση των αερίων.

— Οί δεξαμενές μονίμου, σταθερού καί καθαρού έρματος, πού περιβάλλουν τό άντλιοστάσιο νά είναι γεμάτες καί τά «κουβούσια» άνοιχτά, γιά τήν έκτόνωση των αερίων.

— Όλες αυτές οί δεξαμενές άπαιτείται νά είναι γεμάτες μέ θαλασσινό νερό, γιά τήν άπορρόφηση των δυσμενών άποτελεσμάτων πιθανής έκρήξεως πυραύλου Exoset.

— Τά πλευρικά στηρίγματα των λεβήτων νά άποσυνδεθούν, ώστε νά άποφύγουμε μετάδοση του κραδασμού της έκρήξεως από τά πλευρά του μηχανοστασίου στους λέβητες.

— Κατά τή προσέγγιση στο νησί Κάργκ, άφου περάσουμε τό παράλληλο 28° Βόρειο πλάτος καί κατά τόν άπόπλου από τό νησί Κάργκ, νά αυξάνεται ή ταχύτητα στο μέγιστο δυνατό, ενώ οί γεννήτριες παραγωγής ρεύματος καί ή Emergency νά είναι σέ λει-

τουργία, ξεχωριστά στους διακόπτες της καί τό ταμπλώ της, γιά λόγους ιδιαίτερης ασφαλείας.

— Άμφότερες οί άντλίες πηδαλίου νά βρίσκονται σέ λειτουργία.

— Τό δίκτυο πυρκαγιάς νά είναι διαρκώς υπό πίεση, οί μάνικες πυρκαγιάς έξω από τά κουτιά πυρκαγιάς καί άπλωμένες μέσα στους διαδρόμους των διαμερισμάτων του πληρώματος, καθώς καί σέ όλα τά έξωτερικά καταστώματα, έτοιμες γιά άμεση χρήση.

— Τό σύστημα κατασβέσεως πυρκαγιάς (Foam) έτοιμο γιά άμεση χρήση, μέ τό δίκτυό του κατάλληλα μαρκαρισμένο όπως καί τό σύστημα CO₂.

— Όλες οί πόρτες του πλοίου μέσα ή έξω νά είναι έρμητικά κλειστές.

— Οί γραμμές μεταφοράς καυσίμων νά είναι άπομονωμένες.

— Όλες οί δεξαμενές φορτίου νά είναι άδρανοποιημένες, μέ περιεκτικότητα σέ όξυγόνο κάτω του 8%.

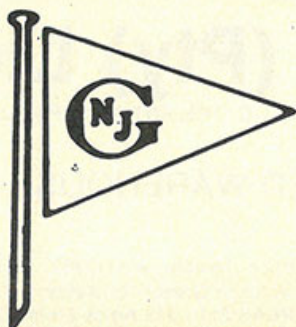
— Όλες οί στολές πυροσβέστου, φακοί ασφαλείας, άναπνευστικές συσκευές, έφόδια πρώτων βοηθειών κ.λπ. νά είναι συγκεντρωμένα στή Γέφυρα γιά άμεσο έλεγχο καί χρήση.

— Όλα τά Walkie Talkies του πλοίου νά είναι φορτισμένα καί νά έχουν διανεμηθεί στους Άξιωματικούς καταστώματος καί μηχανοστασίου.

— Οί σωσίβιες βάρκες νά είναι έτοιμες καί κρεμασμένες στα σημεία επιβίβασης.

— Έν πλώ προς τό νησί Κάργκ, από τό σημείο MUTAF L/V καί βορειότερα, όλο τό πλήρωμα νά είναι συγκεντρωμένο στή γέφυρα καί προς τό δεξιό της μέρος, ενώ κατά τήν άναχώρηση από τό Κάργκ καί μέχρι τό νησί Λαβάν, όλο τό πλήρωμα νά είναι συγκεντρωμένο στή

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

γέφυρα και στο άριστερό της μέρος.

Κατά τους πλόες στα προαναφερθέντα ύδατα ή μηχανή να λειτουργεί με τους αυτόματους της και οι μηχανικοί να βρίσκονται συγκεντρωμένοι με το υπόλοιπο πλήρωμα.

— Όλοι οι άνεμισήρες και εξαεριστήρες διαμερισμάτων (Fans) να είναι σταματημένοι και όλα τα Dampers κλειστά, ώστε να απομονώνονται τα διαμερίσματα του πληρώματος από τυχόν πυρκαγιά και τη διαρροή καπνού.

— Με την αναχώρηση από το Όρμουζ προς Κάργκ να γίνετε ολοκληρωτική συσκότιση (Black Out) του πλοίου και σιγή ασυρμάτου.

— Τα ραντάρ να βρίσκονται στη θέση ST-BY, ανάλογα με την ορατότητα και τη κίνηση των πλοίων, με μικρά διαλείμματα σαρώσεως με επαναφορά στη θέση ST-BY, διότι πολλές φορές τα πλοία εντοπίζονται από την έκπομπή των ραντάρ.

— Όλα τα μέσα ασφαλείας του πλοίου να είναι σύμφωνα με το πιστοποιητικό Ασφαλείας Έξαρτισμού, να ελέγχονται συχνά και να εκτελούνται Γυμνάσια ώστε το πλήρωμα να είναι πλήρως ενημερωμένο και γυμνασμένο στη χρήση του εξαρτισμού.

— Μέσα στην επικίνδυνη πολεμική ζώνη οι άνδρες του πληρώματος να φορούν μακριά παντελόνια παρά το καύσωνα (δχι συνθετικά) για προστασία από καψίματα.

— Ειδικά συρμάτινα δίκτυα μπορούν να χρησιμοποιηθούν, στερεωμένα και αιωρούμενα επάνω σε μπίγες (4 μπίγες δεξιά και 4 μπίγες αριστερά) τα οποία να περιβάλλουν τη πρύμη και ουσιαστικά τα μηχανοστάσια, ώστε ο πύραυλος

Exoset να εκκραγεί επάνω τους και όχι στα πρυμναία πλευρά του πλοίου.

— Η πισίνα του πλοίου να είναι γεμάτη με θαλασσινό νερό, για τη περίπτωση που καταστραφούν οι γεννήτριες του πλοίου, ώστε το νερό της πισίνας ρέοντας με τη βαρύτητα από το δίκτυο αποχέτευσης της πισίνας, να χρησιμοποιηθεί για πυρόσβεση.

— Όλα τα πιστοποιητικά κλάσεως του πλοίου να είναι σε ισχύ και διαθέσιμα για άμεσο επιθεώρηση.

— Τα «κουβούσια» των δεξαμενών του πλοίου να είναι σε καλή κατάσταση και αεροστεγώς κλειστά.

— Τα μέσα πυρόσβεσης να επιθεωρηθούν κατά την έναρξη ταξιδιού «Shuttle Service» και να αποδειχθεί ότι είναι σε καλή κατάσταση λειτουργίας και να επιθεωρούνται κάθε μήνα.

— Το σύστημα αδρανούς αερίου να είναι σε καλή κατάσταση και το σύστημα να διατηρείται σε πλήρη και ικανοποιητική κατάσταση λειτουργίας.

— Η έφεδρική γεννήτρια παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος, ή έφεδρική αντλία πυρκαγιάς και το σύστημα φωτισμού ανάγκης να είναι σε άριστη κατάσταση λειτουργίας.

— Όλες οι ύδατοστεγείς πόρτες να είναι σε καλή κατάσταση λειτουργίας και να διατηρούνται κλειστές.

— Οι λέβητες, οι μηχανές και τα συστήματα αυτόματισμού του μηχανοστασίου να διατηρούνται σε πλήρη λειτουργικότητα, να επιθεωρηθούν από τον αντιπρόσωπο του Μηγνόμενα και τον επιθεωρητή των Ναυτασφαλιστών πρό της έναρξης των επιχειρήσεων «Shuttle Service» και κατόπιν κάθε τρεις μήνες.

— Οι υπερκατασκευές του πλοίου να χρωματισθούν με γκρι χρώμα όπως τα πλοία του Πολεμικού Ναυτικού, χρώμα storm gray.

— Ανακλαστήρες Ραντάρ να τοποθετηθούν σε περίοπτα σημεία του πλοίου, ώστε να εκτρέπουν τους πυραύλους από τον αρχικό στόχο τους.

— Ο Άξιωματικός Φυλακής Γεφύρας να επιτηρεί συνεχώς όποιο αεροπλάνο κατοπτρεύει (πετώντας χαμηλά και κάνοντας κύκλους) το πλοίο, πράγμα που συνήθως συμβαίνει 1-3 ώρες πρό της επιθέσεως κατά του πλοίου.

— Μόλις γίνει αντιληπτό ότι το πλοίο είναι στόχος αεροπορικών παρατηρήσεων πρέπει να αλλάξει άμεσα πορεία κατά 90 μοίρες.

— Εφόσον εντοπισθεί εχθρικό αεροπλάνο ή πλοίο, το πλοίο μας να στρέψει επάνω τους με τη πρύμη ή να απομακρυνθεί από αυτό με τη πρύμη, ευρισκόμενο συνεχώς σε ευθυγράμμιση με τον επιτιθέμενο, ώστε να παρουσιάζει το μικρότερο δυνατό στόχο στο ραντάρ του εχθρικού πλοίου ή αεροπλάνου.

Τέλος, είναι πολύ χρήσιμο να συγκεντρώνονται τοπικές πληροφορίες γύρω από επιθέσεις σε πλοία και εφόσον είναι δυνατό, να προτιμώνται οι νυκτερινοί πλόες ώστε το πλοίο να μην είναι ορατό διά γυμνού όφθαλμου.

Σύμφωνα με στοιχεία που έχουν συγκεντρωθεί, η πιο συχνή ημέρα αεροπορικών επιδρομών στην περιοχή του Περσικού Κόλπου είναι η Κυριακή, ακολουθούμενη σε συχνότητα από τη Παρασκευή, ενώ λιγότερες επιθέσεις έχουν αναφερθεί τις ημέρες Πέμπτη και Σάββατο.

ANT. I. ΓΡΥΠΑΙΟΣ



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

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

HERMES SHIP CHANDLERS (Pty) Ltd.

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

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE IN SOUTH AFRICAN PORTS

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

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

After Hrs Tel
523064 - 846474
843647 - 370491
523978

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΤΗΣ «ΕΡΜΙΟΝΗΣ»

Του κ. ΑΛΕΞ. ΛΑΓΚΑΔΑ

Τό πρωτόγονο σκάφος ΕΡΜΙΟΝΗ πραγματοποίησε τό ταξίδι Έρμιόνη - Μήλος - Έρμιόνη, τόν περασμένο Ιούνιο καί ήταν άπό τήν Αίγίδα του «ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ».

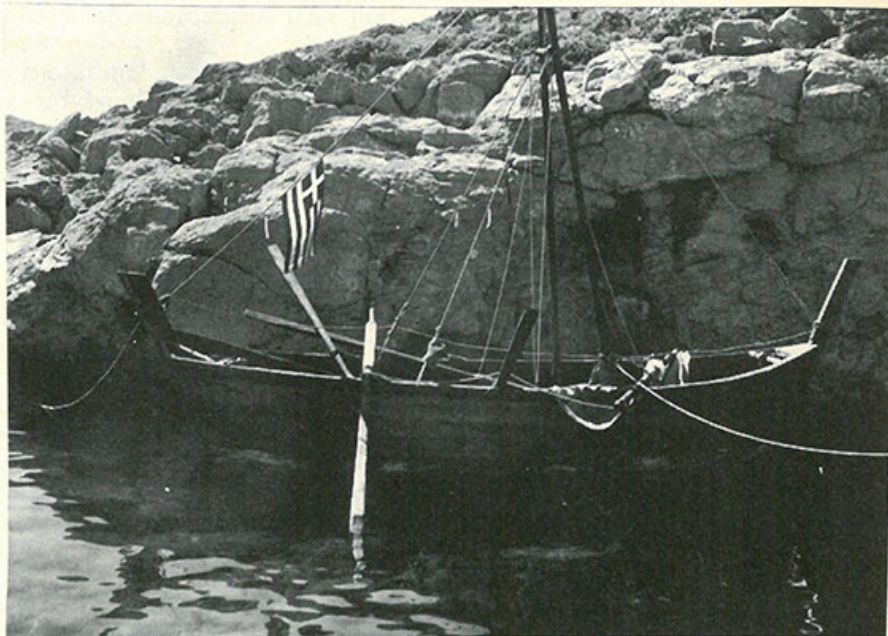
Τό πλοιάριο αυτό, μήκους 7 μέτρων, δίχως κατάστρωμα, μέ κουπιά καί ιστίο άπό δέρμα, άναβίωσε τό πρώτο ταξίδι του άνθρώπου στην άνοικτη θάλασσα, πού έγινε άπό τούς προγόνους μας της Μεσολιθικής έποχής, πρό 10.000 χρόνων, άπό τήν Έρμιονίδα στην Μήλο, άπό όπου μετέφεραν τόν σκληρό όψιδανό λίθο, τό «άτσάλι» τών προϊστορικών χρόνων, στό σπήλαιο Φράγχθι της Έρμιονίδος, γιά τήν κατασκευή όπλων καί εργαλείων.

Η διά θαλάσσης αυτή μεταφορά ήταν ή πρώτη πού έγινε πρό 100 αιώνων καί ήταν σταθμός στην Ιστορία έξελίξεως της ανθρωπότητας.

Αναβιώνοντας τό ταξίδι αυτό ή ΕΡΜΙΟΝΗ μέ κυβερνήτη τόν Άλεξ. Λαγκάδα καί πλήρωμα τούς Κ. Ζάππα, Δ. Παπαδά καί Ι. Γιώτη, απέπλευσε άπό τήν Έρμιόνη τήν 14η Ιουνίου ύστερα άπό έκδηλώσεις πού είχε οργανώσει ό Πρόεδρος της Κοινότητας κ. Γ. Καρακατσάνης. Χορωδία, έκτός τών άλλων τραγούδησε καί τό ψαράδικο τραγούδι: «Γιά χάρα σας παλικάρια νά μάς φέρετε... λιθάρια...». Σκηνές άπό τήν Έρμιόνη καί τίς έκδηλώσεις αυτές πήρε συνεργείο τηλεοράσεως.

Γιά νά δώσουμε μιά εικόνα του ταξιδιού αυτού, πού άνήκει στον χώρο της «Πειραματικής Άρχαιολογίας» καί δείχνει τήν ένωση της Φυλής μας μέ τήν θάλασσα άναφέρουμε άποσπάσματα του ήμερολογίου της ΕΡΜΙΟΝΗΣ:

«Κυριακή 14η Ιουνίου 1987: Μετά σεμνή τελετή ξεκινήσαμε άπό τήν Έρμιόνη τό μεσημέρι μέ τά κουπιά γιατί έλαφρός άνεμος φυσούσε άπό τήν πλώρη μας... Τό έλικόπτερο του κ. Μ. Κυριακού προέδρου του Ιδρύματος του Αίγαίου, κάνει λήψεις τηλεοράσεως άπό μικρό ύψος... Ό άνεμος πέφτει τελείως... Παρ'



Η «ΕΡΜΙΟΝΗ» σέ άπνοια περιμένει «ούρίους άνέμους». Είναι δεμένη μέ κάβους στους βράχους σέ μικρό ξερονήσι Ν.Α. της Ύδρας.

ότι έγιναν οι σχετικές δεήσεις προς όλους τούς θαλάσσιους θεούς... αρχαίους καί μεταγενέστερους, άπό τήν πρώτη ήμέρα άρχισε ή «Όδύσσεια» της ΕΡΜΙΟΝΗΣ. Ζέστη καί άπνοια. Τό σκάφος κινείται μόνο μέ κουπιά. Ταχύτης 1-2 κόμβοι.

Τό άπόγευμα φθάνουμε στό όρυχειά, κοντά στην Έρμιόνη καί δένουμε σέ προβλήτα τους.

Δευτέρα 15η Ιουνίου: Η άπνοια συνεχίζεται. Πλέομε μέ κουπιά. Τό ιστίο μας ούτε φουσκώνει καν. Τό μεσημέρι φθάνουμε στις Θέρμες, κοντά στό Ύδρα Μπίτς. Σέ λίγο ήλθε άπό τήν Έρμιόνη τό τρεχαντήρι «Χρίστος» πού ειδικά ναυλώσαμε γιά νά μάς συνοδεύσει. Η άπνοια συνεχίζεται. Πρέπει νά φύγουμε, έστω καί μέ τά κουπιά. Έλπίζουμε τό βράδυ νά βγάλει ξεριανό άέρα. Ό ά-

νεμος είναι τελείως άδύνατος. Μόλις καί σπρώχνει τό σκάφος — χωρίς νά φουσκώνει τό βαρύ δερμάτινο ιστίο μας. Μεσάνυχτα μέ φεγγάρι. Τό σκάφος κινείται μέ κουπιά πολύ άργά. Η Δοκός μάς φαίνεται άτέλειωτη. Είναι τό... μεγαλύτερο νησί του κόσμου. Κάναμε δύο μέρες γιά νά τό περάσουμε.

Τρίτη 16η Ιουνίου. Ώρα 2: «Παγκόσμι... άπνοια». Συνεχίζουμε μέ τά κουπιά. Ό Κ. Ζάππας κωπηλατεί μόνος επί δύο συνεχείς ώρες. Είναι ήρωική ή προσπάθειά του γιατί τά κουπιά, ως καί τό σκάφος, είναι βαριά. Άρνείται νά τόν βοηθήσω στην κωπηλασία. Τό άλλο πλήρωμα ξεκουράζεται στους πάγκους. Ώρα 4 φθάνουμε στον Άγιο Γεώργιο νότια της Ύδρας. Ό κ. Ζάππας φεύγει γιά τήν Άθήνα γιά οικογενειακούς λόγους.

PHONES: 675.4321, 321.7586
TELEX: 87517 SMYRNIUDIS

TELEFAX 301-675 5154

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIUDI" BALTIMORE

JAMES SMYRNIUDIS

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

2202 BOSTON STREET

BALTIMORE, MD. 21231

Ξημερώνει και πάλι μέ άπνοια. Ψαρεύουμε στόν νότιο κάβο της "Υδρας. 'Η άπνοια συνεχίζεται όλη τήν ήμέρα. Δέν υπάρχει χειρότερος καιρός γιά τά ίστιοφόρα. Γιά τό μεγάλο ταξίδι μας βασιστήκαμε στους άνέμους. 'Από τό ράδιο μαθαίνουμε πώς ή 'Αττική φλέγεται μέ 40° C. "Ετσι έξηγουόταν οί συνεχείς άπνοιες γιατί φλέγεται και ή Πελοπόννησος και ή "Υδρα.

Ζέστη άφόρητη. Τό νερό πού πίνουμε, άν κι άφήνουμε τό μπιτόνι στήν θάλασσα, είναι σχεδόν βραστό. Τρώμε ξηρούς καρπούς μέ άλάτι γιά νά μήν πάθουμε άφάλατωση.

Τετάρτη 17η 'Ιουνίου. Τήν νύχτα ή πολλή ζέστη μάς φέρνει δυνατό πουνέντη. Είναι ό άνεμος πού χρειαζόμαστε. "Ομως είναι πολύς δυνατός και δέν μπορούμε νά βγοΰμε από τό λιμανάκι του 'Αγίου Γεωργίου. Μέ τό ξημέρωμα σπάει ό Πουνέντης... Καί πάλι άπνοια και κωπηλασία.

Περνάμε τό Νότιο άκρο της "Υδρας και άνοιγόμαστε στό πέλαγος μήπως βροΰμε άέρα. Καί πάλι άπνοια. Ψηνόμαστε από τόν καυτερό ήλιο. Στα χείλη και στήν μύτη έχω έγκαύματα...

Ζέστη, καυτό νερό, άϋπνία, λίγο φαγητό και κωπηλασία. Τό πλήρωμα έξαντλείται... 'Αδύνατον νά τραβήξει κουπιά περισσότερο από 15-20 λεπτά...

Είναι ή ώρα πού σκέπτομαι τήν φράση, από τήν «'Οδύσσεια»: «'Εσθισε τό σκληρό κουπί τό θάρρος τών ναυτών, γιατί δέν έχει άκρη ό πόντος».

Μέ προσπάθεια, μέ τά κουπιά φθάνουμε στά έρημονήσια Ν.Α. της "Υδρας. Δένουμε τό σκάφος στά βράχια γιατί ό βυθός έχει πέτρες και υπάρχει κίνδυνος νά πιαστεί ή μοναδική μας άγκυρα... Οί γλάροι άγρίεψαν πού πατήσαμε τό νησί τους. Τρώμε τό μεσημέρι τυρί, ντο-

μάτες και ψωμί ξερό καθώς και βρασμένα μέ τό... τηγάρι φύλλα κάπαρης πού έχει τό γλαρονήσι.

Τό ζελτίο καιρού αναφέρει πουνέντη και βορείους άνέμους. Είθε νά φθάσουν σέ μάς. 'Επί τρεις ήμέρες δέν γέμισε τό ίστιό μας... Είναι άδύνατον νά πάμε στήν Μήλο μέ κουπιά...

Καί πάλι προσευχόμαστε σ' όλους τούς θεούς.

Πέμπτη 18η 'Ιουνίου. 'Επί τέλους τήν νύκτα πνέει ισχυρός Πουνέντης. Γιά πρώτη φορά ταξιδεύουμε μέ τό δερμάτινο ίστιό μας... Πορεία μας τό νησί Σταυρός και ύστερα, άν κρατήσει αυτός ό καιρός ή... πολυπόθητος Μήλος.

'Ο Πουνέντης φρεσκάει πολύ. 'Υπάρχει φόβος νά σχιστεί τό ίστιό, νά γίνει ζημιά, μέσα στήν σκοτεινή νύχτα στό διποδικό άλμπουρο ή ν' άνατραπούμε. "Ομως καλύτερα έτσι παρά ή βασανιστική άπνοια...

Γιά λόγους άσφαλείας μουδάρουμε — περιορίζουμε τό ίστιό μας. Ταξιδεύουμε γρήγορα τόσο πού δύσκολα μάς φθάνει τό συνοδό σκάφος πού, γιά λίγο, μάς χάνει μέσα στό σκοτάδι...

"Ηδη ταξιδεύουμε στό Μηρτώο πέλαγος, μακριά από τίς ξηρές... Παρ' ότι είχαμε χαράξει άλλη πλεύση, τώρα οί καιρό μάς πάνε όπου θέλουν μία και τό σκάφος μας ταξιδεύει μόνο πρύμα. 'Αναγκαστικά εφαρμόζουμε τήν άρχή «ταξίδευε τόν καιρό όπου τόν βρεις»...

Χωρίς πυξίδα και χάρτη πλέουμε έχοντας όδηγό τόν κόκκινο 'Αντάρη, άκριβώς στήν πορεία μας Ν.Α... Στίς 2 άνατέλει κατακίτρινο τό φεγγάρι... 'Ο πουνέντης είναι πολύ δυνατός. Ταξιδεύουμε επάνω σέ μεγάλα κύματα πού τά άσημίζει ή Σελήνη μία και τώρα βρίσκεται ψηλά από τόν όρίζοντα... "Ηδη χάνεται. Μέ τήν άνατολή ενός κατακκό-

νινου τεράστιου ήλιου, μέσα από τά κύματα, κόβεται ό Πουνέντης. Χτυπιόμαστε στα κύματα δίχως τώρα νά έχουμε άέρα. Μέ τό σήκωμα του ήλιου ό καιρός αλλάζει. Τόν πουνέντη και τήν κάλμα διαδέχεται Γαρμπής. 'Ο καιρός τώρα έρχεται από τήν μάσκα μας άριστερά και μάς ρίχνει πολύ έξω από τήν πορεία μας. Καί τό χειρότερο ό άνεμος δυνάμυνει μέ τό ψήλωμα του ήλιου άκριβώς όπως τό μελέμι...

Μεσημέρι. Τεράστια κύματα περίπου 5-6 μέτρων χτυποΰν μέ μανία τήν άδύναμη ΕΡΜΙΟΝΗ. 'Ο άνεμος φθάνει τά 6-7 μποφόρ. Τά σχοινιά μας σφυρίζουν από τόν άέρα και τό πρωτόγονο κουπί — πηδάλιο μόλις κρατιέται... Τό συνοδό σκάφος προσπαθεί νά κρατηθεί κοντά μας. Περνάμε δύσκολες ώρες γιατί τό σκάφος ξεπέφτει μέ ταχύτητα πρós τούς βράχους της Φαλκονέρας.

Κύματα σκάζουν στα πλευρά μας και πλημμυρίζουν τήν ΕΡΜΙΟΝΗ μία και δέν έχει κατάστρωμα.

Πρέπει νά περάσουμε ύπηνεμα από τό νησί και νά ποδίσουμε στήν ήσυχη πλευρά του... Χρειάζεται πολύ προσπάθεια. "Αν δέν πιάσουμε τήν Φαλκονέρα ό καιρός θά μάς άνοίξει στό φουρτουνιασμένο πέλαγος και θά μάς σπρώξει πρós τήν Κρήτη... Αυτή τήν ώρα της άνάγκης παθαίνει βλάβη τό τιμόνι του συνοδού τρεχαντηριού πού ύποχρεώνεται νά ποδίσει κι αυτό στήν Φαλκονέρα...

Μέ δυσκολίες καβατζάρουμε τήν Φαλκονέρα και άγκυροβολούμε ύπηνεμα κοντά στό συνοδό πού έπισκευάζει τήν ζημιά του. Τό ν' άπαγγιάσουμε στήν Φαλκονέρα ήταν ή πιό φρόνημη μανούβρα πού μπορούσαμε νά κάνουμε. "Αν έπιμένουμε νά καβατζάρουμε τό νησί ό καιρός θά μάς πετούσε στους βράχους

The North of England P & I Association Limited

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

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

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

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

For enquires and quotations please contact our correspondents:

MARLIN AGENCIES S.A.

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

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

καί τίποτα δέν μπορούσε νά μάς σώσει...

Τό απόγευμα ό καιρός γύρισε σέ έλαφρό νοτιά. Ύπάρχει όμως ακόμη τό κύμα του Γραίγου.

Ύνοιχτήκαμε πάλι μέ τά κουπιά καί ύστερα ρυμουλκηθήκαμε από τό συνοδό άφού ήταν άδύνατον μέ τό ιστίο νά φθάσουμε στόν Άδάμαντα, μέ κοντοβόλτια, μιά καί μόνο πρύμα ταξιδεύαμε καί όχι μέ ένάντιους άνέμους. Λίγο πρίν τά μεσάνυχτα δέσαμε στόν μόλο του Άδάμαντος της Μήλου. Ό κόσμος μάς περίμενε καί μάς χειροκροτούσε.

Είμαστε ταλαιπωρημένοι ύστερα από τόσα ξενύχτια, τόση κωπηλασία καί τόσο ψήσιμο από την ήλιο καί ακόμη διψασμένοι καί πεινασμένοι, όμως δένοντας πρυμάτσες στόν μόλο της Μήλου νιώσαμε την μεγαλύτερη ικανοποίηση πώς δηλαδή πετύχαμε ν' αναβιώσουμε τό πρώτο ταξίδι των ανθρώπων στην άνοικτή θάλασσα, αυτό που έγινε από την Έρμιόνη στην Μήλο πρό 10.000 χρόνων...

Κυριακή 21η Ιουνίου. Έλικόπτερο του κ. Μ. Κυριακού φέρνει στην Μήλο συνεργείο τηλεοράσεως υπό τον κ. Ν.

Μάτσα καί παίρνει σκηνές κωπηλασίας καί ούριοδρομίας της ΕΡΜΙΟΝΗΣ μέσα στόν κόλπο του νησιού.

Η ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ

Άπό την Μήλο φορτώσαμε περί τά 20 κιλά όψιδιανό ώστε νά τόν μεταφέρουμε στην Έρμιόνη συμβολικώς, αναβιώνοντας την πρώτη διά θαλάσσης μεταφορά.

Τό πλήρωμα Δ. Παπαδής καί Ί Γιώτης επιστρέφουν μέ τό πλοίο της γραμμής στόν Πειραιά. Τώρα «ναυτολογώ» τόν Χρ. Κόκκο από την Έρμιόνη, πού ήταν στό σκάφος συνοδείας καί τόν Μίλτο πού μένει στην Μήλο καί είναι θαυμάσιος τύπος, «πρωτόγονος» μέ τά μαύρα γένια του.

Καί οι δύο τους είναι γεροί στά κουπιά. Βίαιοι άνεμοι μάς κρατούν στην Μήλο επί ημέρες.

Δευτέρα 22α Ιουνίου. Πρέπει νά φύγουμε... Όταν έπεσε ό καιρός ξεκινήσαμε, όμως συναντάμε μεγάλο κυματισμό χωρίς άνεμο. Είναι άδύνατον νά ταξιδέψουμε μέ τά κουπιά καί τό ιστίο μας — παρ' ότι προσπαθήσαμε νά ταξιδέ-

ψουμε «δι' ιδίων μέσων», μένουμε καθήλωμένοι.

Ίσως αυτός ό καιρός συνεχισθεί γιά μέρες. Άποφασίσαμε νά ρυμουλκηθούμε από τό συνοδό τρεχαντήρι μας καί νά ταξιδέψουμε καί πάλι μεσοπέλαγα. Μέχρι την νύχτα σ' όλόκληρο τό Μηρτώ επικρατεί άπνοια. Πόσο άτυχοι είμαστε στό ταξίδι μας... Παντού βρήκαμε ή άπνοιες ή θυελλώδεις καιρούς... Μεγάλος κυματισμός χωρίς άνεμο μάς βασανίζει όλη την ημέρα. Μεσάνυχτα καταβιζάρουμε την Ζούρβα της Ύδρας.

Τρίτη 23η Ιουνίου. Χαράματα σχεδόν ρίχνουμε άγκυρες στην όμορφη Έρμιόνη. Ή μικρή «Οδύσειά» μας έχει τελειώσει.

Τήν ίδια μέρα δωρήσαμε στην σημαία μας καθώς κι ένα κομμάτι όψιδιανού στόν Πρόεδρο της Κοινότητας Έρμιόνης πραγματοποιώντας την ύπόσχεσή μας ν' αναβιώσουμε τό πρώτο ταξίδι των μακρινών προγόνων μας στό πέλαγος καί αποδείχνοντας πώς τό Αιγαίο μας άνέκαθεν ύπηρεξε θάλασσα έλληνική καθώς καί Ναυτική Σχολή των προγόνων μας....

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



el Greco
SHIPCHANDLERS
MANILA



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

"SERVING ALL MAJOR PHILIPPINE PORTS"

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

99-09-91

CABLES: EL GRECO, MANILA

TELEXES: RCA 27321 EGE PH

EASTERN (WUI-63329 GRECO PN)

(WUI-63329 ELLIN PN)

ITT 42018 EL GRECO PN

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΑΙΓΥΠΤΟΣ

Τά έσοδα της Διώρυγας

Όπως ανακοίνωσε η Υπηρεσία της Διώρυγας τα έσοδα της κατά το 1986 έφθασαν τα 1.110 εκατ. δολλαρίων, σημειώνοντας αύξηση σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος κατά 190 εκατ. δολλαρίων. Στην οικονομική χρήση 1985-86 που έληξε τον Ιούνιο του 1986 το άκαθάριστο εισόδημα ανήλθε σε 1.03 εκατ. δολλαρίων.

Οι αρμόδιοι της Διώρυγας σε σχετική συνέντευξη δήλωσαν ότι ένας εκ των λόγων της αύξησης του εισοδήματος είναι η κατά 38% αύξηση της κινήσεως των δεξαμενοπλοίων. Πράγματι το διακινηθέν τοννάζ κατά το 1986 ανήλθε σε 366 εκατομ. τόνων δηλαδή ήταν κατά 20 εκατομ. τόνων ανώτερο του 1985. Εξάλλου στην αύξηση του συνολικού εισοδήματος συνέβαλε και το γεγονός της ελαφράς μείωσης του δολλαρίου σε σχέση με τα ειδικά τραβικτικά δικαιώματα (DTS) που αποτελούν τη μονάδα υπολογισμού που χρησιμοποιείται για τη διέλευση της διώρυγας.

ΕΛΒΕΤΙΑ

Συνεχής μείωση

Ο αντίκτυπος της κρίσεως που μαστίζει την παγκόσμια ναυτιλία, δεν έφείσθη και του μικρού ελβετικού εμπορικού στόλου. Ειδικότερα, η πτώση του δολλαρίου, η παγκόσμια υπερπροσφορά του τοννάζ και τα προστατευτικά μέτρα τα οποία οι διάφορες χώρες έλαβαν για τη διάσωση του δικού τους στόλου ήταν φυσικό να πλήξει και την Έλβετία η οποία κατά το 1986 είδε τον στόλο της μειούμενο κατά 11%. Η μείωση αυτή οφείλεται κυρίως στην πώληση πολλών μονάδων στο εξωτερικό. Σημειωτέον ότι η Έλβετία δεν χρησιμοποίησε την πρακτική των μετανηολογήσεων που εφήρμοσαν πάρα πολλές άλλες χώρες.

Κατά τα επίσημα στατιστικά στοιχεία η Έλβετία δεν διαθέτει σήμερα παρά 29 μόνο πλοία συνολικού τοννάζ 320.000 τον. γκρόν. Ο μικρός αυτός στόλος αποτελείται από δεξαμενόπλοια, μπάλκ κάρριερς και

πλοία μεταφοράς οίνου. Την μερίδα του λέοντος κατέχει η εταιρία Suisse Atlantique της Λωζάνης η οποία διαθέτει τα 11 από τα 29 σκάφη του συνόλου.

Τα πληρώματα του ελβετικού στόλου περιλαμβάνουν μόνο κατά το ένα τρίτο Έλβετους ναυτικούς. Οι υπόλοιποι είναι κυρίως Ιταλοί και Γιουγκοσλάβοι.

ΖΑΜΠΙΑ

Ναυτική τραγωδία

Σε 350 υπολογίζονται τα τραγικά θύματα που επέβαιναν σε ποταμόπλοιο, το οποίο προσέκρουσε στις 6 Ιουλίου σε βραχώδη περιοχή ποταμού της Ζάμπιας και βυθίστηκε άμεσα.

Σύμφωνα με στοιχεία των τοπικών αρχών περί τα 80 από τα 470 άτομα που επέβαιναν στο ποταμόπλοιο κατόρθωσαν να σωθούν κολυμπώντας μέχρι την κοντινότερη όχθη, ενώ για τα υπόλοιπα δεν υπάρχουν πολλές ελπίδες ότι διέφυγαν το θάνατο.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Συμπλήρωσε 75 χρόνια η ΝΚΚ

Τόν περασμένο Ιούνιο η Νίππον Κόκαν (ΝΚΚ) γιόρτασε την 75η επέτειο από την ίδρυση της. Η εταιρία ιδρύθηκε στις 8 Ιουνίου 1912, σαν ο πρώτος κατασκευαστής ατσαλοσωλήνων της Ιαπωνίας, πράγμα που φαίνεται και στην επωνυμία της καθώς η λέξη «ΚΟΚΑΝ» σημαίνει «ατσαλοσωλήνας». Η ΝΚΚ ιδρύθηκε τις πρώτες μέρες της βιομηχανικής ανάπτυξης της Ιαπωνίας όταν οι τεχνολογικές γνώσεις για την κατασκευή τέτοιων σωλήνων ήταν σχεδόν άγνωστες στη χώρα και έχει παίξει πρωτοπόρο ρόλο στην ανάπτυξη της βαριάς βιομηχανίας της χώρας.

Κατά την περίοδο της μεγάλης οικονομικής ανάπτυξης στις δεκαετίες του 1960 και 1970 η ΝΚΚ δημιούργησε δύο μεγάλα εργοστάσια παραγωγής ατσαλιού στη Φουκουγιάμα και την Όγκισίμα, ενώ άλλες βιομηχανίες της κατασκεύαζαν το πλέον σύγχρονο ναυπηγείο της χώρας στο Τσού ενώ συγχρόνως η εταιρία επέκτεινε τις εργασίες

της στην κατασκευή μηχανών και κατασκευών ξηράς.

Σήμερα καθώς η Ιαπωνική οικονομία αντιμετωπίζει σοβαρές δυσκολίες και η αξία του γιέν έχει ανέβει σε απρόσμενα επίπεδα κατέστη αναγκαία η αναδιάρθρωση των δραστηριοτήτων της ΝΚΚ, η οποία βάσει σχεδίου για τον 21ο αιώνα προσανατολίζεται στην παροχή αγαθών που ζητά η αγορά κι όχι, όπως στο παρελθόν, προϊόντων υψηλής τεχνολογίας.

Τό ταχύτερο Τζέτφοϊλ

Τό ταχύτερο επιβατηγό σκάφος στον κόσμο, με υδροπτερυγία, θα ναυπηγήσει η ιαπωνική εταιρία ΚΗΙ με άδεια από την αμερικανική Μπόϊγκ. Το σκάφος είναι ιδανικό για μικρά ταξίδια και για περιηγήσεις ανάμεσα στα πολυάριθμα νησιά της Ιαπωνικής Θάλασσας. Μέχρι τώρα έχουν κατασκευασθεί 28 παρόμοια σκάφη από τα οποία 13 χρησιμοποιούνται στο δρομολόγιο μεταξύ Χόγκ Κόγκ και Μακό. Το Τζέτφοϊλ έχει σχεδιασθεί από την Μπόϊγκ με βασικό σκοπό την άνεση και την ασφάλεια των επιβατών. Έφοδιασμένο με δύο προωθητικές μονάδες που εκτοξεύουν νερό υπό πίεση το Τζέτφοϊλ έχει μέση ταχύτητα 83 χιλιομ.ώρα, ανεξάρτητα των καιρικών συνθηκών. που επιτυγχάνεται χάρη στις υδροπτερυγές του που το άνασκηκούν πάνω από τα κύματα, ενώ δηλ η πλεύση βρίσκεται υπό τον έλεγχο αυτομάτου συστήματος ελέγχου (ACS) που παρακολουθεί την κλίση του σκάφους και διατηρεί την ταχύτητα σταθερή στα 80 χιλιομ.ώρα. Το Τζέτφοϊλ μπορεί να μεταφέρει 270 επιβάτες σε άνετες καμπίνες εφοδιασμένες με όλες τις σύγχρονες ανέσεις.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

Νέα μείωση

Στο διάστημα του περασμένου Απριλίου πλοία συνολικής χωρητικότητας 417.600 τον. γκρόν διεγράφησαν του εθνικού νηολογίου συνεπεία πώλησεως ή μεταφοράς υπό ξένη σημαία. Οι αντίστοιχες διαγραφές κατά τον μήνα Μάιο ανήλθαν σε 273.500 τον. γκρόν. Με τις διαγραφές αυτές το τοννάζ του Νορβηγικού εμπορικού στόλου έπεσε κάτω των 9 εκατομ. τον. γκρόν.

Ειδικότερα από τα διαγραφέντα τον Απρίλιο πλοία, τα 15 πουλήθηκαν ή άλλαξαν σημαία, ενώ δύο νέα πλοία παρεδόθησαν και έξι αγοράστηκαν στο εξωτερικό. Τόν Μάιο εξάλλου τέθηκαν σε υπηρεσία δύο νεοναυπήγητα πλοία και 13 πουλήθηκαν ή άλλαξαν σημαία.

Στό νέο νηολόγιο

Έγινε ότι η εταιρία Kloster, που θεωρείται η μεγαλύτερη εταιρία κρουαζιεροπλοίων του κόσμου προτίθεται συντόμως να μεταφέρει τον στόλο της στο νέο νορβηγικό διεθνές νηολόγιο. Ο στόλος αυτός μόλις

RETHYMNIS & KULUKUNDIS LTD.

SHIPBROKERS

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

ADDRESS:
12/15 FETTER LANE
LONDON EC4A 1JJ

πρό εξαμήνου είχε διαγραφεί του έθνικού νορβηγικού νηολογίου και είχε μεταφερθεί υπό τη σημαία των Μπαχάμας. Έάν η μεταφορά πραγματοποιηθεί θα πρόκειται για μεγάλη επιτυχία του διεθνούς νορβηγικού νηολογίου, το οποίο προσφάτως προσήλκυσε πέντε κρουαζιερόπλοια της Royal Caribbean Cruise Line και τα 23 πλοία της εταιρίας Bergesen που θεωρείται η μεγαλύτερη εταιρία διαχειρίσεως μπάγκ κάρριερς στη Νορβηγία.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

Η κάμψη της ναυπηγικής

Η Ένωση της Ολλανδικής ναυπηγοβιομηχανίας δημοσίευσε μερικούς εντυπωσιακά ανησυχητικούς αριθμούς σχετικά με τις παραγγελίες των ολλανδικών ναυπηγείων.

Στη διάρκεια του 1986 τα ολλανδικά ναυπηγεία παρέδωσαν 58 σκάφη άνω των 100 τόν. γκρός, συνολικού τοννάζ 121.575 τόν. γκρός. Αυτό σημαίνει μείωση έναντι του 1985 κατά 28%. Μείωση επίσης κατά 28% παρουσιάζουν και οι υπό εκτέλεση παραγγελίες που μειώθηκαν από 446.003 τόν. γκρός σε 334.426 τόν. γκρός. Κατά το 1986 ελήφθησαν μόνο 53 παραγγελίες (121.575 τόν. γκρός) έναντι των 101 παραγγελιών (337.252 τόν. γκρός) του 1985. Η κατάσταση παρουσιάζεται ακόμη χειρότερη το πρώτο τρίμηνο του 1987 κατά το οποίο οι βεβαιωμένες παραγγελίες δεν ξεπέρασαν τις 11 συνολικού τοννάζ 23.000 τόν. γκρός, με αποτέλεσμα να χαθούν 1.000 πέρσιπου θέσεις απασχολήσεως οι οποίες σήμερα δεν υπερβαίνουν τις 5.400.

Κατά τον πρόεδρο της Ένώσεως, η αύξηση του ρυθμού των επιχορηγήσεων από 14 σε 19%, την οποία προτείνει η Κυβέρνηση, είναι και πάλι ανεπαρκής για την επιβίωση της ναυπηγοβιομηχανίας. Κατά τη γνώμη του τα ολλανδικά ναυπηγεία έχουν ανάγκη έτησις επιχορηγήσεως της τάξεως των 120 εκατ. φιορινίων για να μπορέσουν να επιζητήσουν διατηρώντας ένα μίνιμουμ αποδοτικότητας. Προς το παρόν ο Υπουργός των Οικονομικών προτίθεται να χορηγήσει 50 επιπλέον εκατομμύρια φθάνοντας το ύψος των έτησις επιχορηγήσεων στα 75 εκατομ. φιορινίων.

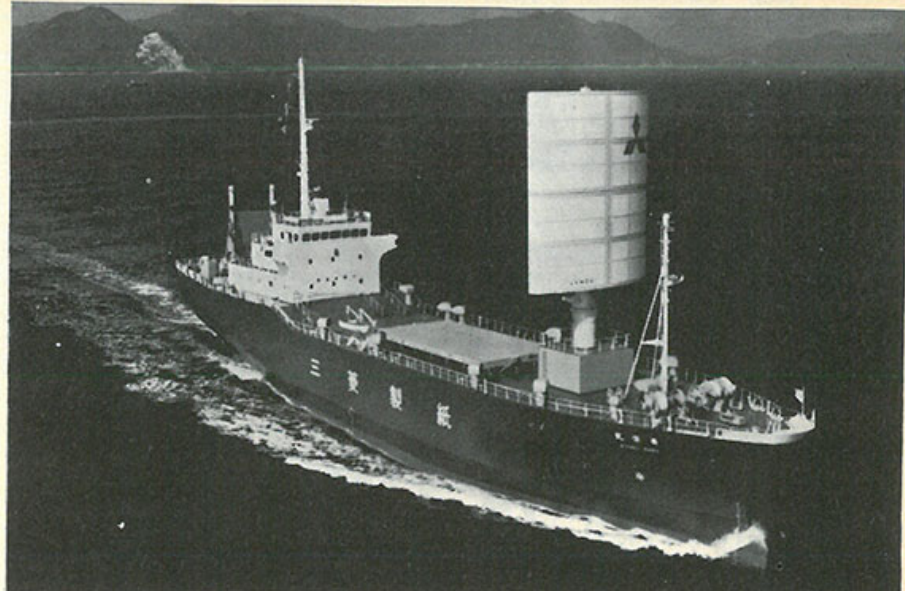
ΣΟΥΗΔΙΑ

Συνεχίζεται η πτώση

Συνεχίστηκε και κατά το πρώτο τρίμηνο του έτους η μείωση του έθνικού σουηδικού στόλου, ο οποίος στις 31 Μαρτίου περιελάμβανε 426 μονάδες συνολικού τοννάζ 2.462.000. Οι αριθμοί αυτοί, που προέρχονται από την επίσημη κρατική στατιστική, δείχνουν ότι στους τρεις αυτούς μήνες ο στόλος έχασε 11 ακόμα μονάδες 46.000 τόνων.

Μείωση του πληρώματος

Στό μεταξύ η Ένωση των Σουηδών Έφοπλιστών παρήγγειλε σε γνωστή φήμα τη σύνταξη μελέτης για τις συνθήκες εργασίας με μειωμένο πλήρωμα 8 ανδρών. Η μελέτη θα αναφερθεί σε τρεις κατηγορίες σκαφών, δηλαδή σε πλοία γραμμής, σε δεξαμενόπλοια και σε μπάγκ κάρριερς. Τα πρώτα αποτελέσματα θα ανακοινωθούν στα μέσα του επόμενου έτους. Σημειωτέον ότι η Ένω-



Τό πρώτο φορτηγό τύπου ρό-ρό 1.560 τόν. d.w. του οποίου η πρόωση θα υποβοηθείται από ένα ιστίο επιφανείας 168 τετρ. μέτρων, συνδεδεμένο με ηλεκτρονικό ύπολογιστή με τη μηχανή του πλοίου για το καλύτερο συγχρονισμό της χρησιμοποίησης ισχύος. Τό «Ryosai Maru» προορίζεται για μεταφορές Χάρτου, έχει εξοπλισθεί με συστήματα φορτώσεως της Mac Gregor Far East και κατασκευάστηκε στα ναυπηγεία Higahi της Ιαπωνίας.

ση Έφοπλιστών εκπροσωπεί περί τις 20 Σουηδικές ναυτιλιακές εταιρίες.

Η ναυτεργατική όμοσπονδία της χώρας εξέφρασε άμεσως την αντίθεσή της στο σχέδιο αυτό δηλώνοντας ότι μία τέτοια μείωση του πληρώματος θα δημιουργούσε σοβαρούς κινδύνους στην ασφάλεια των πλοίων. Γι' αυτό και επ' ουδενί λόγω θα συνεργασθεί στη σύνταξη μιάς τέτοιας μελέτης.

ΤΑΪΒΑΝ

Δέν θα ναυπηγήσει κοντεϊνερόπλοια

Επειτα από διάφορες αναφορές του παγκόσμιου τύπου ότι η Evergreen επρόκειτο να ναυπηγήσει 11 κοντεϊνερόπλοια τύπου GU, η εταιρία ανακοίνωσε επίσημα ότι δεν έχει σχέδια για την ναυπήγηση τέτοιου τοννάζ. Διευκρινίστηκε σχετικά ότι η εταιρία μελετά την ναυπήγηση διαφόρων πλοίων, οι μελέτες όμως αυτές αναφέρονται στην δεκαετία του 1990 και όχι στην σημερινή κεκορησμένη αγορά.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Υπερήλικος στόλος

Σε τουρκική ναυτιλιακή επιθεώρηση δημοσιεύτηκε άρθρο του μεγαλοεφοπιστού κ. Cerrahoglu ο οποίος εκφράζει την ανησυχία του για την αύξουσα παλαιότητα του τουρκικού εμπορικού στόλου.

Κατά τον Τούρκο αρθρογράφο η μέση ηλικία των εν ενεργεία τουρκικών πλοίων ανέρχεται σήμερα σε 22 έτη και υπολογίζεται ότι τό 1990 θα φθάσει τα 25 έτη. Αυτό σημαίνει ότι τα τουρκικά πλοία δεν θα μπορούν πιά να προσεγγίζουν στους λιμένες της Δύσεως με αποτέλεσμα να αξιοποιηθεί ένα μεγάλο μέρος του έθνικού στόλου, ο οποίος ήδη από τα 6,4 εκατομ. τόν. d.w. του 1986 έχει μειωθεί σε 5,2 εκατομ. τόν. d.w.

Με τα δεδομένα αυτά ο Τούρκος εφοπιστής πιστεύει ότι η εθνική ναυτιλία θα αντιμετωπίσει σύντομα σοβαρή κρίση και γι' αυτό έχει ανάγκη άμεσης κρατικής βοήθειας. Συγκεκριμένα ζήτησε από τις αρμόδιες Υπηρεσίες της Αγκύρας να αποδεσμεύσουν πιστώσεις σε συνάλλαγμα ώστε να καταστεί δυνατή η αγορά νέων πλοίων.



Your Agent at Rotterdam
Loyal Shipping b.v.

(Looking after your business is our business)

**TRAMP & LINERAGENTS
FORWARDING
WAREHOUSING
STEVEDORING
CHARTERING
TECHNICAL CONSULTANCY
SALE & PURCHASE**

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

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



ΟΙ Έλληνοσοβιετικές Συνομιλίες

Η Αντιπροσωπεία της Ένωσης Σοβιετικών Έφοπλιστών (ASSOS), πραγματοποίησε επίσκεψη στον Πειραιά από 6 έως 10 Ιουλίου, μετά από πρόσκληση της Ένωσης Ελλήνων Έφοπλιστών.

Όπως ανακοινώθηκε κατά τη διάρκεια της πενήνήμερης παραμονής τους στην Ελλάδα, οι εκπρόσωποι της «ASSOS», υπό τον πρόεδρο της κ. V.I. Khatchenko, είχαν συζητήσεις με τη διοίκηση της Ε.Ε.Ε. σε πολλά ναυτιλιακά θέματα κοινού ενδιαφέροντος, ενώ οι δύο πλευρές επιβεβαίωσαν για μία ακόμη φορά την πίστη τους στην άρχη του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές.

Επίσης, διευτύπωσαν την πρόθεσή τους να εξετάσουν τη δυνατότητα δημιουργίας κοινών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στη Σοβιετική Ένωση, όπως ναυπηγοεπισκευαστικές βάσεις, καθώς και τη δυνατότητα ιδρύσεως ελληνικού πρακτορείου σε σοβιετικό λιμένα, ανάλογο με το υπάρχον πρακτορείο για σοβιετικά πλοία στον Πειραιά.

Τέλος, συμφώνησαν στην ανάγκη συνεχίσεως των επικοινωνητικών συναντήσεων τους αυτής της μορφής, σε τακτά χρονικά διαστήματα, μετά από αίτηση μιάς εκ των δύο οργανώσεων, εναλλασσομένων των δύο συναντήσεων μεταξύ ΕΣΣΔ και Ελλάδας.

Υπό την κυανόλευκο

Στο υπουργείο Ναυτιλίας υποβλήθηκαν αιτήσεις για την έγγραφη στο ελληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των κατωτέρω τεσσάρων πλοίων:

— «Νινή», φορτηγό, πρώην «Αναστάσιος» υπό κυπριακή σημαία, 16.629 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1975, που ανήκει στην εταιρεία «SAPPHIRESTAR SHIPPING AND TRADING S.A.» (κ. Αντών. Ψύλλος).

— «Μαρία Μ.», μπάλκερ, πρώην «Σελέστιαν Ι» υπό παναμαϊκή σημαία, 5.807 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1964, που ανήκει

στην εταιρεία «LEVANT MARITIME COMPANY S.A.» (κ. Παντελ. Μαθιουδής).

— «Ειρήνη», μπάλκερ, πρώην «Glendale», υπό βρετανική σημαία, 69.911 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1973, που ανήκει στην εταιρεία «EMBLEM SHIPPING LIMITED» (κ. Κων. Φαφαλιός).

— «Πελφλάιερ», φορτηγό, πρώην «Ibafon Fiver» υπό βελγική σημαία, 2.477 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως του 1982, που ανήκει στην εταιρεία «PELFYER SHIPPING CO. S.A.» (κ. Μιχ. Σαρλής).

Αγοραπωλησίες

— Σε ξένα συμφέροντα επωλήθη το μπάλκερ «Πίνδος» 28.640 τόν. d.w. 15.825 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1981, εφοδιασμένο με φορτωτήρες των 25 τόνων, έναντι τιμής περί των 5,3 εκατ. δολ. αμερικανικών.

— Μεταξύ Ελλήνων, με παράδοση «ως έστι» στον Πειραιά, φέρεται πωληθέν το μπάλκερ «Γουίννερ» 22.593 τόν. d.w., 13.631 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1973, έναντι τιμής περί των 1,8 εκατ. δολ. αμερικανικών.

— Σε πλειστηριασμό άγνωστοι αγοραστές απέκτησαν το μπάλκερ «Ανεμόδιστος» 16.499 τόν. d.w. 9.565 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1973, αντί ποσού περί του 1 εκατ. δολ. αμερικανικών.

— Επίσης σε πλειστηριασμό επωλήθη το φορτηγό πλοίο «Ελπιδοφόρος» 15.259 τόν. d.w., 9.064 τόν. γκρό, ιαπωνικής ναυπηγήσεως 1975, έναντι τιμής περί των 1,28 εκατ. δολ. αμερικανικών.

— Έλληνες του Λονδίνου είναι οι αγοραστές των δύο αδελφών στροβιλοκινήτων υπερδεξαμενοπλοίων «Jaarli» και «Jurmoo» 259.447, σουηδικής ναυπηγήσεως 1972, IGS/COW, έναντι τιμής περί των 9,6 εκατ. δολ. αμερικανικών.

— Ίνδοι αγόρασαν το μπάλκερ «Ση Γιούνιον» 40.876 τόν. d.w. 21.427 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1983, έναντι ποσού περί των 9,5 εκατ. δολ. αμερικανικών.

— Σε Έλληνες περιήλθε το μικτό πλοίο «Silaska» 103.095 τόν. d.w., 53.209 τόν. γκρό, σουηδικής ναυπηγήσεως 1973, έναντι ποσού περί των 5,5 εκατ. δολ. αμερικανικών.

— Επίσης σε Έλληνες περιήλθε το πρόντακτ κάρριερ «Port Joinville» 25.228 τόν. d.w., 15.285 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1972, έναντι τιμής περί των 4,25 εκατ. δολ. αμερικανικών.

Διαλύσεις

— Διαλυτές της Φορμόζας αγόρασαν το μπάλκερ «Πύλος» 10.244 τόν. γκρό, 4.156 τόν. βάρους, ναυπηγήσεως 1968, αντί δολ. 130 ανά τόννο έλ. εκποτίματος.

— Επίσης στη Φορμόζα επωλήθη το μπάλκερ «Γουόρντ Νόμαντ» 22.782 τόν. d.w., 8.382 τόν. γκρό, ναυπηγήσεως 1968, αντί δολ. 147,50 ανά τόννο βάρους.

— Ταϊβανέζοι διαλυτές αγόρασαν το παλαιότερο φορτηγό «Αγγελική Σ.» 10.750 τόν. γκρό, 5.278 τόν. βάρους του 1962, αντί δολ. 143 ανά τόννο.

Δημοσιεύθηκαν τὰ

Π.Δ. για τις συνθέσεις

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 102 Α/24.6.87), το υπ' αριθ. 237 Π.Δ. που ρυθμίζει την σύνθεση των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων από 500,01 έως 3.000 κοχ.

Επίσης, στο ίδιο ΦΕΚ δημοσιεύθηκε και το υπ' αριθ. 238 Π.Δ. που καθορίζει την οργανική σύνθεση των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων χωρητικότητας 3.000 κοχ και άνω.

Τὰ τέλη διελεύσεως

από τη Διώρυγα Κορίνθου

Δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ 279 Β/9.6.87) η κοινή απόφαση των υπουργών Έθνικης Οικονομίας και Οικονομικών, με την οποία αναπροσαρμόζεται το τιμολόγιο διελεύσεως των πλωτών μέσων, από τη Διώρυγα της Κορίνθου.

Έκπρόσωπος της ΠΝΟ

σε ομάδα εργασίας

Η Πανελλήνια Ναυτική Όμοσπονδία υπέδειξε ως εκπρόσωπό της στην Ομάδα Έργου Κανονισμού Δεξαμενοπλοίων του ΥΕΝ τον κ. Εύαγ. Σκανδάλη, Β' γενικό γραμματέα της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Ε.Ν., με αναπληρωτή του τον κ. Θ. Βαρίνο, Α' γενικό γραμματέα της ίδιας Ένωσης.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Με Προεδρικό Διάταγμα που δημοσιεύθηκε στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως προή

in Buenos Aires

FAROS AGÊNCIA MARITIMA S.R.L.

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

Shipagents Brokers & Bunkers

PHONES: 313-3200/3214/8363

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

Telexes: 23067 or 21017 FAROS - AR
21331 ARGO AR.

Paraguay 886, 5th Floor
1957 Buenos Aires

OFFICE IN GREECE:

CAPT. C. TSAMIS

7 - 9, AKTI MIAOULI

GR-185 35 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4132996 - 4131198

TELEX: 21 1376 BYTM GR

χθη κατ' έκλογήν, στόν βαθμό του πλοίαρχου Α.Σ. ο αντιπλοίαρχος (ιατρός) Φραγκ. Πανταλέων.

Εξάλλου, μέ αποφάσεις του ύπουργού Ναυτιλίας, έγιναν οί παρακάτω τοποθετήσεις λιμενικών άξιωματικών

● Ο πλοίαρχος Δ. Στασινόπουλος από τό Προξενικό Λιμεναρχείο του Τόκιο τοποθετείται στην Γενική Έπιθεώρηση του ΥΕΝ. Στή θέση του τοποθετείται ο αντιπλοίαρχος Μ. Κουφάκης, μέχρι τώρα λιμενάρχης Χαλκίδας.

● Οί αντιπλοίαρχοι Ι. Φρουζάκης, τό Γραφείο Εύρέσεως Ναυτικής Έργασίας, ως ύποδιευθυντής καί Α. Λαζαρίδης, από τή Διεύθυνση Οικονομικών Έγγραφών του ΥΕΝ, στο προξενικό λιμεναρχείο Σιγκαπούρης, στή θέση του αντιπλοίαρχου Μ. Μαλέρμπα, πού τοποθετείται στή Διεύθυνση Οικονομικών Έγγραφών.

● Ο Πλωτάρχης Δ. Παπαζαφέρης, από τό Γραφείο Εύρέσεως Ναυτικής Έργασίας στο λιμεναρχείο Χαλκίδας, ως λιμενάρχης.

● Ο ύποπλοίαρχος Κ. Μπριλάκης από τό ύπολιμεναρχείο Κορίνθου, στή Διεύθυνση Τεχνικής Έγγραφών.

● Οί άνθυποπλοίαρχοι Β. Σαριδάκης από τό ύπολιμεναρχείο Ναυπλίου στο ύπολιμεναρχείο Κορίνθου, ζ λιμενάρχης καί Δ. Κυμπούρης, από τό ΥΕΝ, στο ύπολιμεναρχείο Ναυπλίου ως λιμενάρχης.

● Από άβλεψία δημοσιεύθηκε στο προηγούμενο τεύχος ότι ο αντιπλοίαρχος Δημ. Εύθυμίου τοποθετήθηκε προξενικός λιμενάρχης Νέας Έόρκης καί ο πλωτάρχης Εύάγ. Γιαννακόπουλος προξενικός λιμενάρχης Νέας Έόρκης. Τό όρθόν είναι ότι ο κ. Εύθυμίου τοποθετήθηκε προξενικός λιμενάρχης Νέας Έόρκης καί ο κ. Γιαννακόπουλος ύπολιμενάρχης στο προξενικό λιμεναρχείο Λονδίνου, στή θέση του αντιπλοίαρχου Έλευθ. Νικηφοράκη, ο όποιος τοποθετήθηκε τμηματάρχης στή ΔΟΑΣ.

Θεμελιώθηκε ή πρώτη ΝΑΒΙΠΕ

Στίς 10 Έουλίου θεμελιώθηκε ή πρώτη Ναυτιλιακή Βιομηχανική Περιοχή (ΝΑΒΙΠΕ) ή όποία δημιουργείται στην περιοχή Πλατυγιάλι Άστακού.

Η ΝΑΒΙΠΕ καλύπτει έκταση 1.500 στρεμάτων μέ θαλάσσιο μέτωπο μήκους 2.000 μέτρων. Στην περιοχή θά εγκατασταθούν 3-4 μονάδες διάλυσης πλοίων, μίνι χαλυβουργείο, χυτήρια χαλκού, όρείχαλκου καί χυτοσίδηρου, μονάδες βιομηχανικών κατασκευών καί άνακαίνισης μηχανών καί κατασκευής ανταλλακτικών. Έπίσης θά δημιουργηθεί σταθμός διαχωρισμού καί μονάδα παραλαβής πετρελαιοειδών καταλοίπων γιά τήν προστασία του περιβάλλοντος καί μονάδα ένιςχυμένου βιολογικού καθαρισμού.

Όλες οί μονάδες αυτές θά άναπτυχθούν από τήν ιδιωτική πρωτοβουλία. Ήδη έχουν ύπαρχει δύο ιδιωτικές επενδύσεις στο νόμο 1262/82 γιά δημιουργία μονάδων διάλυσης πλοίων.

Τά έργα θαλάσσιας ύποδομής (Α' φάση) ύψους 4.35 δισ. δρχ. προβλέπεται νά ολοκληρωθούν μέσα σε τριάντα μήνες. Ή δεύτερη φάση του έργου γιά τήν ολοκλήρωση τής χερσαίας ύποδομής θά άρχίσει μέσα στο 1988 καί θά είναι ύψους 2,5 δισ. δρχ. Ή εγκατάσταση των ιδιωτών επενδυτών προγραμματίζεται νά άρχίσει σταδιακά από τό φθινόπωρο του 1988.

Στόχος τής ΕΤΒΑ μέ τή δημιουργία τής Ναυτιλιακής Βιομηχανικής Περιοχής είναι ή

Ή προστασία των πετρελαιοφόρων στον Περσικό Κόλπο



Ο νέος πρόεδρος τής INTERTANKO κ. Βασίλειος Φρ. Παπαχρηστίδης επισκέφθηκε πρόσφατα τήν Έλλάδα.

Στίς συναντήσεις του μέ τούς ύπουργούς Ναυτιλίας κ. Στάθης Άλεξανδρή στίς 8 Έουλίου καί Έξωτερικών κ. Κάρολο Παπούλια στίς 9 Έουλίου, ο νέος πρόεδρος τής INTERTANKO τόνισε ότι «ή Έλλάδα, όπως καί τά άλλα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη του κόσμου, δέν μπορεί νά παραμένει αδιάφορη όταν πλοία μέ ούδέτερες σήμαιες δέχονται επιθέσεις στον Κόλπο τής Μέσης Άνατολής. Οί συνεχιζόμενες επιθέσεις έναντίον πετρελαιοφόρων σε διεθνή ύδατα θέτουν σε κίνδυνο τή ζωή άθώων ναυτικών καί συγχρόνως καταστρατηγούν τίσ πλέον σημαντικές άρχές του διεθνούς δικαίου».

«Έπειδή τά κατοχυρωμένα δικαιώματα των ούδετέρων πλοίων στα διεθνή ύδατα κινδυνεύουν», ο κ. Παπαχρηστίδης ύπογράμμισε ότι «ο πόλεμος των πετρελαιοφόρων πρέπει νά τεθεί στα Ήνωμένα Έθνη σαν ένα ξεχωριστό θέμα. Μέχρις ότου ή ειρήνη εξασφαλισθεί στον Κόλπο θά πρέπει νά εξετασθεί σοβαρά ή περίπτωση εξασφάλισης διεθνούς συνοδείας γιά τά πετρελαιοφόρα πού ταξιδεύουν σ' αυτή τή στρατηγική περιοχή».

Σάν πρώτο βήμα ο κ. Παπαχρηστίδης πρότεινε οί κυβερνήσεις των ναυτιλιακών κρατών νά συμφωνήσουν στην έκδοση ενός άνακοινωθέντος προκειμένου νά έπιστήσουν τή δέουσα προσοχή στην παρούσα κρίση. Έπ' αυτό ή Έλλάδα, σαν ένα μεγάλο ναυτιλιακό κράτος, έχει τήν ύποχρέωση νά διαδραματίσει έναν ήγετικό ρόλο.

Οί δύο Έπουργοί έλαβαν ύπόψη τήν ύποδειξη τής INTERTANKO ή όποία θά μελετηθεί περαιτέρω. Έγινε σαφές ότι ή Έλλάδα

συμμερίζεται πλήρως τό ενδιαφέρον των ιδιοκτητών πετρελαιοφόρων καί έκδηλώνει τήν συμπάθειά τής γιά τίσ ενέργειες πού έχει ξεκινήσει ή INTERTANKO πού άπευθύνονται στίς κυβερνήσεις ναυτιλιακών κρατών.

Ο κ. Β. Παπαχρηστίδης επισκέφθηκε τό πρωί τής Τετάρτης 8 Έουλίου τό Ναυτικό Έπιμελητήριο τής Έλλάδος κι είχε έποικοδομητική συνεργασία μέ τόν πρόεδρο του ΝΕΕ κ. Κώστα Α. Φαφαλιό καί τά μέλη τής Διοικούσας Έπιτροπής κ.κ. Γ. Λαναρά (Α' αντιπρόεδρο), Κ. Κομνηνό (Β' αντιπρόεδρο), Β. Κούτση καί Ν. Α. Βερνίκο, πού του εξέφρασαν τήν πλήρη ύποστήριξη τους.

Τό μεσημέρι τής Πέμπτης 9 Έουλίου παρατέθηκε από τόν πρόεδρο τής INTERTANKO κ. Βασ. Παπαχρηστίδη στο Ναυτικό Όμιλο Έλλάδος γεύμα στο όποιο παρευρέθησαν ο Έπουργός Ναυτιλίας κ. Στάθης Άλεξανδρή, ο γεν. γραμματέας ΥΕΝ κ. Βασ. Παπαδόπουλος, ο άρχηγός του Λιμενικού Σώματος κ. Χρήστος Ντούνης, ο ύπαρχηγός κ. Γ. Βασόπουλος, ο πλοίαρχος κ. Ν. Χασιώτης, ο πρόεδρος τής ΝΕΕ κ. Κ. Φαφαλιός, ο πρόεδρος τής INTERCARGO κ. Άριστ. Καραγεώργης, ο πρόεδρος τής ΕΕΕΠ κ. Άνδρ. Ποταμιάνος, ο πρόεδρος τής ΗΕΛΜΕΡΑ κ. Γεωργ. Π. Λιβανός, οί αντιπρόεδροι ΝΕΕ κ. Γ. Λαναράς καί Κ. Κομνηνός, ο αντιπρόεδρος τής ΕΕΕ κ. Γ. Γουλανδρή καί οί κ.κ. Παν. Τσάκος, Π. Χατζηϊωάννου, Γρ. Χατζηελευθεριάδης, Μ. Κυριακού, Μ. Λώ, Ν. Α. Βερνίκος, Ε. Κέρτσικωφ, Κ. Μαμιδάκης, Μ. Πολέμης, Στρ. Γλύπτης, Χ. Τσάκος, Ί. Άναστιάδης καί άλλοι.

Στήν φωτογραφία ο κ. Βασ. Παπαχρηστίδης όμιλεί κατά τό γεύμα πού παρέθεσε στον Ναυτικό Όμιλο.

Your supplier in Rotterdam

JOHN A. ZANNIS

Oracle trade supply b.v.

P.O.BOX. 11088
3004 EB Rotterdam

Phone: 010 4622744
Telex: 25525 ZANJO
Telefax: 010-4150082
Cable: ORACLE Rotterdam

Σταθερή ή άνοδική πορεία του Έλληνικού Νηογνώμονα

Καί στον χρόνο που πέρασε οι κατευθύνσεις και οι στόχοι που είχαν τεθεί στον Έλληνικό Νηογνώμονα υλοποιήθηκαν. Ένισχύθηκε το όνομά του στην αγορά και έγινε αποτελεσματικότερη η λειτουργία του, εντός με την ένισχυση της υποδομής και εκτός με την καλύτερη οργάνωση και την επιλεγμένη με αυστηρά κριτήρια αντιπροσώπευση.

Σάν σημεία σημαντικά της δράσεως του Έλληνικού Νηογνώμονος κατά τό 1986 θα μπορούσαν να τονισθούν:

- Η παρακολούθηση της κατασκευής των σοβιετικών πλοίων — ψυγείων στά Ναυπηγεία Σκαρμαγκά, σε συνεργασία με τον Σοβιετικό Νηογνώμονα.

- Η έγκριση και παρακολούθηση της κατασκευής των πλοίων του πολεμικού μας Ναυτικού.

- Η έγκριση και παρακολούθηση της κατασκευής των γερανών του Όργανισμου Λιμένος Θεσσαλονίκης στά Ναυπηγεία Έλευσίνος.

- Η ίδρυση και λειτουργία θυγατρικής εταιρίας στην Κύπρο, στά πλαίσια της απόφασης της γενικής του συνέλευσης τό 1984, γιά την επέκταση και δραστηριοποίηση του

Ε.Ν. σε όλα τά μήκη και πλάτη της γής.

Τό 1986 ό κύκλος των εργασιών του Ε.Ν. αυξήθηκε κατά 16%, μέ αποτέλεσμα την τελευταία τετραετία ό κύκλος εργασιών και τά κέρδη του νά έχουν περίπου πενταπλασιασθεί.

Ό αριθμός των καταταγμένων, μέ κλάση Ε.Ν. πλοίων, αυξήθηκε τό 1986 κατά 19% και τό σύνολο της χωρητικότητας κατά 36,7%.

Τό δίκτυο των αντιπροσώπων σε όλο τον κόσμο βελτιώθηκε σημαντικά (σήμερα αντιπροσωπεύεται από 166 γραφεία) και συνεχίζεται ή αναγνώριση του Ε.Ν. από ξένες χώρες (σήμερα αναγνωρίζεται από 15).

Έν κατακλείδει μπορεί νά υπογραμμισθεί ότι τά αποτελέσματα σε όλους τους τομείς των εργασιών του Ε.Ν. γιά τό 1986 ήταν παράπνω από ικανοποιητικά.

Η παρουσίαση των ανωτέρω έγινε κατά τη διάρκεια συνεντεύξεως τύπου από τον κ. Τριαντ. Λυσιμάχου, πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο και από τον κ. Διον. Μελισσηνό, γεν. τεχνικό διευθυντή που διακρίνονται στη φωτογραφία μαζί μέ τον Γ. Α. Βερνίκο, μέλος του Δ.Σ. του Έλληνικού Νηογνώμονα.

ανάπτυξη του πρώτου ναυτιλιακού κέντρου ανακύκλωσης πρώτων ύλων, εξοπλισμού και μηχανημάτων.

Διώξεις ναυτικών πρακτόρων

Από τό γραφείο Τύπου του ΥΕΝ ανακοινώθηκε στίς 7 Ιουλίου ότι από όργανα του κεντρικού λιμεναρχείου Πειραιώς συνελήφθη ό ναυτικός πράκτορας Μιχάλης Μπέλλος, 49 χρόνων, γιάτί πήρε 40.000 δρχ. από τον άνεργο ναυτικό Γιώργο Ζήντρο προκειμένου νά μεσολαβήσει γιά την ναυτολόγησή του σε πλοίο. Επίσης ανακοινώθηκε ότι από τό ίδιο λιμεναρχείο σχηματίστηκε δικογραφία σε βάρος του ναυτικού πράκτορα Μιχάλη Θεοδωρακάκου γιάτί, όπως προέκυψε από τον περασμένο Απρίλιο πήρε 55.000 δρχ. από τον συνταξιούχο ναυτικό Κώστα Οικονόμου προκειμένου νά μεσολαβήσει γιά νά ναυτολογηθεί σε πλοίο μέ ξένη σημαία.

Τό νομικό πλαίσιο των ναυτικών πρακτόρων

Μέ άφορμή τη σύλληψη ατόμων που ναυτολογούσαν ναυτικούς έναντι αμοιβής ή διοίκηση του Πανελληνίου Συνδέσμου Ναυτικών Πρακτόρων επανέρχεται στο πάγιο αίτημα του κλάδου γιά άμεση προώθηση του νομικού πλαισίου (Προεδρικού Διατάγματος), που θα άφορά τις προϋποθέσεις γιά τον άσκηση του επαγγέλματος του ναυτικού πράκτορος.

Μέ υπόμνημά του προς την αρμόδια υπηρεσία του ύπουργείου Ναυτιλίας ό Συνδέσμος ζητεί νά διαμορφωθεί τό απαραίτητο νομικό πλαίσιο, γιάτί διαφορετικά είναι άπαράδεκτο νά διασύρεται τό επάγγελμα του ναυτικού πράκτορα από ένέργειες ατόμων που αυτοεσχρίσθησαν «ναυτικοί πράκτορες» και νά παραπλανάται ή κοινή γνώμη.

Αναφορικά μέ τά συλληφθέντα άτομα άναφέρεται ότι καμία σχέση δέν έχουν μέ τό Συνδέσμο.

Νέο έπιβατηγό στή γραμμή Ιταλίας

Άρχισε καθημερινά δρομολόγία μεταξύ Ήγουμενίστας - Κέρκυρας - Πρίντζι και αντίστροφα τό έπιβατηγό - όχημαγωγό «Ήγουμενίτσα Έξπρές», τό όποίο είναι μεταφορικής ικανότητας 700 έπιβατών και 110 όχημάτων.

Η νέα διοίκηση της Ένώσεως Πορθμείων

Η νέα διοίκηση που προήλθε από τις πρόσφατες άρχαιρεσίες στην Ένωση Πορθμείων Έσωτερικού γιά τά δύο έπόμενα χρόνια, συγκροτήθηκε σε σώμα, ως άκολουθως:

Πρόεδρος Κων. Γαβριήλ, αντιπρόεδρος Νικ. Άκουρος, γενικός γραμματέας Παράσχος Τσαγκάρης, ταμίας Θωμ. Βιλίτης και μέλη Χρ. Κουλούρης, Νικ. Παπαϊωαννίδης και Διον. Καλογιάννης.

Λιμενικός σταθμός στά Ψαρά

Μέ απόφαση του ύπουργού Ναυτιλίας κ. Στάθη Άλεξανδρή που στάλθηκε γιά δημοσίευση στην Έφημερίδα της Κυβερνήσεως ίδρύεται λιμενικός σταθμός στά Ψαρά.

Η σχολή σωστικών

Από τη Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστι-

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

- **ΝΑΥΤΙΚΟΙ**
- **ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ**

- **ΑΝΑΠΗΡΟΙ**
- **ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ**

Γιά σάς που ό νόμος παρέχει τό δικαίωμα είσαγωγής αυτοκινήτου μέ μειωμένο δασμό ή άδασμολόγητο διαθέτουμε όλους τους τύπους των αυτοκινήτων. ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

ΓΙΑ ΤΗ ΣΙΓΟΥΡΙΑ ΣΑΣ ΡΩΤΗΣΤΕ ΠΑΝΤΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΕΛΑΤΕ ΣΕ ΜΑΣ

ΑΘΗΝΑ: Λ. Συγγρού 191 τηλ. (01) 9340 322 - 9330 823
ΧΙΟΣ: Προκυμαία ΧΙΟΥ τηλ. : (0271) 27276

κών Μέσων που λειτουργεί στον Άσπρό-
πυργο αποφοίτησαν τον Ιούνιο 215 ναυτι-
κοί.

Ελληνική Ημερίδα στους Λόνδινους του Λονδίνου

Στά κεντρικά γραφεία του Lloyds Register
στο Λονδίνο θα πραγματοποιηθεί στις 28 Ο-
κτωβρίου τεχνικό σεμινάριο με συντονιστή
τον βοηθό αρχιεπιθεωρητή του Νηογνώμο-
να Δρα Νίκο Μικέλη με θέματα:

— Έφαρμογή του Παραρτήματος Ι της
MARPOL.

— Τόν έναρμονισμό των επιθεωρήσεων
του Νηογνώμονα και

— Τά σύγχρονα δεξαμενόπλοια.

Η Έλληνική ημερίδα διοργανώνεται από
τον Δρα Ν. Μικέλη με την συνεργασία της
Έλληνικής Έπιτροπής Ναυτιλιακής Συνερ-
γασίας του Λονδίνου.

Εκπαιδευτικά προγράμματα της BIMCO

Για περισσότερο από 80 χρόνια ένα ση-
μαντικό μέρος της δραστηριότητας της BIM-
CO αναλώνεται στην βοήθεια των μελών του
σε διαφωνίες σε υποθέσεις ναυλώσεων
κ.λπ. με αποτέλεσμα την συγκέντρωση ση-
μαντικής πείρας και γνώσεων στον τομέα
αυτό στην γραμματεία του Όργανισμού. Η
πείρα αυτή προωθείται συνεχώς στα Μέλη
μέσω μίας συνεχούς ροής εβδομαδιαίων και
εκατάκτων αναφορών και ειδικών εκδόσεων
όπως το έντυπο «Έλεγε πριν Ναυλώσεις»
και μία καθημερινή επαφή με τα μέλη.

Για την επέκταση της επαφής με τους άν-
θρώπους που εργάζονται στην ναυτιλιακή
βιομηχανία η BIMCO διοργανώνει σεμινάρια
τεχνογνωσίας διάρκειας μίας ή δύο ημερών
σε διάφορα μέρη του κόσμου. Τό 1986 τέτοια
σεμινάρια διοργανώθηκαν στην Άνω Άνα-
τολή και τα παρακολούθησαν πάνω από 350
άτομα. Η νέα αυτή δραστηριότητα επικυρώ-
θηκε στο πρόσφατο συνέδριο του Όργανι-
σμού στην Αθήνα, όπου ανακοινώθηκε ότι
στο μέλλον τα σεμινάρια θα λειτουργήσουν
περισσότερο ανεξάρτητα με όμιλητές πρό-
σωπα μέσα από την οργάνωση της BIMCO
αλλά και μη μέλη.

Ο διαγωνισμός φωτογραφίας του YEN

Παρατείνεται μέχρι τις 31 Αυγούστου ο
πανελλήνιος διαγωνισμός εγχρωμής φωτο-
γραφίας του υπουργείου Ναυτιλίας με θέμα
«Η προστασία της θάλασσας».

Για περισσότερες πληροφορίες οι ενδια-
φερόμενοι μπορούν να απευθύνονται στα
τηλέφωνα 4121211 (έσωτ. 224) και 4117286.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΑΝΤΩΝΗ Ι. ΑΝΥΦΑΝΤΑΚΗ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ

Με τον τίτλο «ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΠΛΟΙΟΥ» και
υπότιτλο «Η σκουριά, η μπογιά και η χρήση
της» έλαβαμε το βιβλίο - μελέτη του Πλοιάρ-
χου Ε.Ν. Αντώνη Ι. Ανυφαντάκη.

Γνωστός και από προηγούμενες μελέτες
του και εφευρέσεις γύρω από το πλοίο και
την τεχνική του εκμετάλλευση, ο Καπετάν
Αντώνης Ανυφαντάκης πράγματι κατα-
πλήσσει με την καινούργια του δουλειά που
διακρίνεται για την πληρότητα, έμβριτητα, ά-



Στιγμιότυπο από τη δεξίωση που παρέθεσε ο κ. Γιώργος Μουνδρέας και το έπιτελείο της
George Moundreas & Co. στις 26 Ιουνίου, με την ευκαιρία της επίσκεψης στην Ελλάδα
διευθυντικών στελεχών των Γιουγκοσλαβικών ναυπηγείων του Σπλίτ.

Στή φωτογραφία ο κ. Γ. Μουνδρέας περιστοιχούμενος από τα μέλη της Σοβιετικής Έμπο-
ρικής Αντιπροσωπείας κ.κ. Κοχανον και Balakin (στά δύο άκρα) και τον Αντιπρόεδρο των
ναυπηγείων του Σπλίτ κ. Β. Radmilo.

κρίβεια και λεπτομερή ανάλυση όλων των
προβλημάτων που έχουν σχέση με την καλή
συντήρηση των μεταλλικών επιφανειών του
σκάφους σε βαθμό που έρχεται κανείς να πι-
στέψει ότι είναι μάλλον αδύνατο κάτι να
προσπεθεί.

Πέρα από την αναμφισβήτητη θεωρητική
της πληρότητα, η μελέτη προσδίδει και μία «ε-
σωτερική» θεώρηση, από άνθρωποι δηλαδή,

που έχει άμεσα βιώσει την λαμαρίνα και έχει
πλήρη συνείδηση της καθημερινής πρακτι-
κής επάνω στο πλοίο.

Θά ήταν κέρδος για τη Ναυτιλία μας αν τό
υπό κρίση βιβλίο γινόταν κτήμα κάθε πλοίου
και κάθε υπεύθυνου για τη συντήρησή του
στο ναυτιλιακό γραφείο.

Γ.Μ.

Hellas Ε.Π.Ε. TAX FREE CARS

ΣΥΓΓΡΟΥ 45
9025565 - 6
9236590

- ΝΑΥΤΙΚΟΙ
- ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΖΟΜΕΝΟΙ
- ΟΜΟΓΕΝΕΙΣ
- ΑΝΑΠΗΡΟΙ
- ΠΟΛΥΤΕΚΝΟΙ

ΑΜΕΣΗ ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΩΝ
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ
ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ
ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΩΝ

ΧΩΡΙΣ
ΔΑΣΜΟΥΣ



ΟΙ τιμές τῶν μπῶνκερς διεθνῶς

ΟΙ τιμές τῶν μπῶνκερς ὅπως διαμορφώθηκαν στίς 10 Ἰουλίου. Τιμές σέ Δολλάρια ΗΠΑ.
Πηγή: KRISTENSON'S PETROLEUM, Νέα Ὑόρκη.

ΛΙΜΕΝΑΣ	380 CST	180 CST	MDO
Βοστώνης	120.55/127	124.35/129	175/180
Νέας Ὑόρκης	117/119	119/120	164/170
Φιλαδέλφειας	118/119	118.50/123	164/165
Βαλτιμόρης	117/119	119/121	164/165
Νόρφολκ	117/120	117.50/124	164/165
Σαβάννας	121/122	125/127	160/165
Π. Ἐβεργκλεϊτς	125/126	128/129	168/169
Τάμπας	119/120	120.50/123	159.75/166
Μόμπιλ	114/117	115/119	162/165
Νέας Ὁρλεάνης	113/116.25	115/117	162/166
Μπωμόντ/Π. Ἀρθουρ	117.50/118	119/120	162/164
Χιούστον	113/115	115/117	162/165
Κόρπους Κρίστι	117.50/119	122/123	165/167
Λός Ἀντζελες	109/116	112/117	160/170
Σάν Φραντζίσκο	111/112	113/114.50	160/162
Πόρτλαντ/Κολούμπια ρ.	117/119	118/119	170
Σηάττλ	115/119	117/122	170
Μόντρεαλ	113/117	115/120	174/177
Βανκούβερ	121/124	123.50/125	175/180
Ἀγ. Εὐσταθίου	121/124	124/127	175/179
Φρήπορτ	117/118	121/122	170/172
Τρίνιταντ	124/125	128/129	175/176
Κρίστομπαλ/Μπαλμπόα	123.50/124	127/128	175/180
Σαϊντ Κρουά	18.95	19.05	23.60
Βενεζουέλας	18.28	18.53	22.67
Βραζιλίας	11	125	270MTD
Ρόττερταμ	109.50/110	111.50/112.50	147/150MTD
Ἀμβέρσας	110.50/111	112.50/113.50	148/149MTD
Ἀμβούργου	112/113	114/116	153/155MTD
Β. Γαλλίας	112/114	118/119	165/168MTD
Ν. Γαλλίας	110/113	114/117	1615/163
Ἰσπανίας	120/122	123/124	190/200
Θέουτας	115/116	116/117	161/162
Γένοβας	118/119	121/122	167/170MTD
Αὐγούστας	117/118	120/121	166/169MTD
Πειραιῶς	114/115	114/116	162/164MTD
Σουέζ Κανάλ	115/117	115/117	183/185MTD
Τζέντας	—	114/118	165MTD
Νταμμάμ	—	113/118	160/165MTD
Ράς Τανούρα	—	118	165MTD
Φουτζέιρα	114.50/115	115.50/116	160/163MTD
Κουβέϊτ	118/120	123/125	170/180
Ντακάρ	—	130/135	175/180
Ντῶρμπαν	—	113/114	232/235
Σιγκαπούρης	116/117	119/120.50	157/159
Κορέας	118/119	120/121	166/175
Ἰαπωνίας	129/130	133/135	180/182

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΤΑΜΟΥ

«ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ»

Μέ τόν πλήρη τίτλο «Ἐγχειρίδιο ἐκπαίδευσης πληρωμάτων γιά τήν ἀντιμετώπιση κινδύνων στή θάλασσα» ὁ Πλωτάρχης Λ.Σ. κ. Γεώργιος Σιάμος κυκλοφόρησε πρόσφατα ἕνα ἐπιμελημένο ἔργο, πού στοχεύει νά καλύψει τίς ἀπαιτήσεις τῆς SOLAS γιά τόν ἐφοδιασμό τῶν πλοίων μέ ἕνα ἐκπαιδευτικό βοήθημα γιά τά σωστικά μέσα καί τούς τρόπους ἐπιβίωσης τῶν ναυαγῶν.

Τό βιβλίο διαιρεῖται σέ τέσσερα μέρη. Τό πρῶτο ἀναφέρεται στήν ἐγκατάλειψη τοῦ πλοίου καί ἀναλύει λεπτομερῶς τό σωστικό ἐξοπλισμό τοῦ πλοίου καί τή συστηματική χρήση του (ἀτομικά σωσίβια, σωστικές λέμβοι καί σχεδίες, ἐπιβίβαση, καθαίρεση κ.λπ.). Τό δεύτερο ἀναφέρεται στόν ἐξοπλισμό τῶν σωστικῶν σκαφῶν (ἐφόδια, μηχανές, ραδιοσυσκευές) καί στήν παροχή πρώτων βοηθειῶν σέ ἑκτακτες καταστάσεις ἢ βλάβες στίς ὁποῖες εἶναι ἐκτεθειμένοι οἱ ναυτικοί.

ΠΕΝΘΗ

ΣΩΤΗΡΗΣ Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ

Ἕνας ἀκόμη ἀπό τούς τελευταίους τῆς «Παλαιᾶς Φρουρᾶς» τοῦ ναυτιλιακοῦ Πειραιᾶ ἔφυγε αὐτές τίς ἡμέρες ἀπό κοντά μας. Πλήρης ἡμερῶν, μέ τήν ἱκανοποίηση πού παρέχουν μιά ἐπιτυχημένη καί εὐτυχισμένη



ζωή καί ἡ χαρά τῆς παραδόσεως τῆς σκυτάλης σέ ἀξιους ἀπογόνους, ὁ Σωτήρης Μ. Μουνδρέας ἔφυγε ἐντελῶς ξαφνικά καί ἀναπάντεχα ἀπό τή ζωή, ἔπειτα ἀπό ἕνα χτύπημα τῆς καρδιάς τό μεσημέρι τοῦ Σαββάτου, 4 Ἰουλίου.

Δέκατο ὄγδοο καί τελευταῖο παιδί τοῦ Μιχαήλ καί τῆς Κυριακῆς Μουνδρέα, γεννήθηκε στήν Τραχήλα τῆς Μεσσηνίας τό 1908. Νεώτατος ἀσχολήθηκε μέ τά ναυτιλιακά, μέσα στά πλαίσια τῆς οἰκογενειακῆς ἐπιχειρήσεως πού ἑνωρίς ἔγινε πασίγνωστη σά «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ Α.Ε.». Εἰδικεύθηκε στίς μεσιτεῖες ἀγοραπωλησιῶν πλοίων ὅπου κυριολεκτικά δημιούργησε σχολή ἀπό τήν ὁποία ἀντλήσε ἐμπνευση καί γνώση τό σύνολο σχεδόν τῶν συγχρόνων Πειραιωτῶν μεσιτῶν.

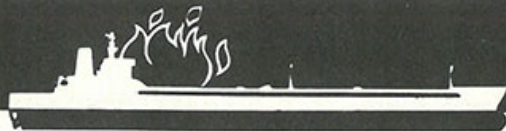
Τυπικά ἀποτραβηγμένος ἀπό τήν ἐνεργό δράση ἐδῶ καί μερικά χρόνια, οὐδέποτε ἀνέχθηκε τό πέρασμα στήν ἀποστρατεία καί τήν ἀπραξία καί στάθηκε πολύτιμος σύμβουλος καί συμπαράστατης τοῦ γιου τοῦ Γιώργου καί τοῦ ἐπιτελείου τῆς GEORGE MOUNDRAS & COMPANY S.A., πατέρας, φίλος καί συνεργάτης ὅλων μέχρι τήν τελευταία ὥρα.

Σύζυγος, παιδιά, συγγενεῖς, φίλοι καί σύσσωμο τό προσωπικό καί οἱ συνεργάτες τοῦ γραφείου τόν συνόδεψαν στήν τελευταία του κατοικία στό Νεκροταφεῖο Ζωγράφου στίς 6 Ἰουλίου 1987.

ΑΡΧΙΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΖΗΤΟΥΝΤΑΙ

Ἀπό Μεγάλη Ναυτιλιακή Ἑταιρία
Προτιμῶνται οἱ ἔχοντες πείρα σέ δεξαμενόπλοια.
Ἀπαραίτητη ἡ γνώση τῆς Ἀγγλικῆς.
Γράψατε: Διευθυντή Προσωπικοῦ
Ταχ. Θυρίς 80 127 Πειραιᾶς.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ



Όνομα	Σημαία	Τ.Γκρός	Έτος Ναυπηγ.	Κατηγορία/Συνθήκες Ατυχήματος
ΦΟΡΤΗΓΑ:				
ANNOYLA	Έλληνική	9.826	1971	Προσέκρουσε σε ύφάλους στο Γκόρντον Ρήφ, στις 28/6 και υπέστη ζημιές στην πλώρη.
ΓΙΟΥΡΚΟ ΕΞΠΛΟΡΕΡ	Μάλτας	8.969	1969	Υπέστη βλάβη της ηλεκτρογεννήτριας στις 25/6 και ρυμουλκήθηκε στο Ντουμπάι για επιθεώρηση.
ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΛ	Έλληνική	10.832	1978	Κατά τό ταξίδι Σάρνια για Κόρνερ Μπρούκ, προσέκρουσε σε δεξαμενή στο Γουέλλαντ Κανάλ στις 14/6 και υπέστη ελαφρές ελασματοουργικές ζημιές.
ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ:				
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	Έλληνική	20.960	1983	Ζήτησε επιθεώρηση στην Άλμερία, συνεπεία βλάβης στην ηλεκτρογεννήτρια που υπέστη στις 29/6.
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	Έλληνική	17.882	1984	Κατά τό ταξίδι Ντάρμπαν για Μόντρεαλ υπέστη βλάβη της ηλεκτρογεννήτριας, σε θέση 23.40 Β, 36.35 Δ στις 22/6.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	Έλληνική	22.912	1970	Προσέκρουσε σε κορμό δέντρου, στη ράδα του Ροζάριο, στις 7/7 και υπέστη ζημιές στην προπέλλα.
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	Έλληνική	16.822	1975	Υπέστη ζημία σε κάλυμμα κύτους, στην Σίμπα, στις 5/7. Αναλήφθηκαν μόνιμες επισκευές.
ΠΑΡΑΒΟΛΟΣ	Έλληνική	30.851	1982	Προσάραξε έμπορτο φωσφορικού οξέως, σε θέση 34.12.09 Β, 128.28.08 Α, στις 1/7. Τό πλήρωμα παραλήφθηκε από σκάφος της Κορεατικής άκτοφυλακής.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ	Κυπριακή	16.146	1970	Ανέφερε σύγκρουση με τό μπάλκερ «Αρίον» στη Τσιταγκόγκ, στις 1/7.
TANKER:				
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ	Έλληνική	18.000	1986	Υπέστη βλάβη στην κυρία μηχανή στις 29/6 και κατευθύνθηκε προς Άλγκεχίρας για επισκευές.
ΑΣΦΑΛΝΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ ΜΙΚΤΑ:	Έλληνική	18.309	1974	Συγκρούστηκε στη Δραπετσώνα στις 1/7, με τό τσιμεντοφόρο «Λάκμος».
ΖΑΡΝΑΤΑ	Λιβερίας	69.338	1977	Ανέφερε βλάβη της κυρίας μηχανής στη Φιλαδέλφεια, στις 21/6 και ζήτησε επιθεώρηση.
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ	Κυπριακή	45.752	1970	Εβλήθη υπό Ιρακινών αεροσκαφών, κατά την εκφόρτωση στο Κάργκ, στις 6/7 και υπέστη πυρκαϊά και ζημιές σε δεξαμενές φορτίου.

at Argentina HELLAS MAR S.A.

CHAIRMAN, MAN. DIRECTOR: CONST. VALAOURIS

OPERATIONS MANAGER: EINAR ANDRESEN
PORT CAPT.: ALBERTO CONZALEZ

**STEAMSHIP AGENTS — SHIPBROKERS (P + I CLAIMS ALL MATTERS)
BUNKERS — STEVEDORING — SURVEYS**

1119 San Martin, Buenos Aires 1004 - ARG.
Phones: 3116163, 3114209, 3113397, 3110463, 3119469
or 3121843, 3129735, 3121616

A.O.H. Mr. VALAOURIS 226316, 226371, 228226
Telex: 18724 HELLAS AR., 23575 FRACHT AR., 23012 CARGO AR.
CABLES: HELLASMAR BAIREZ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η εξέλιξη της ναυλαγοράς ξηρού φορτίου κατά το διαρρέυσαν δεκαπενθήμερο επιβεβαίωσε τις διαπιστώσεις μας ότι η παρατηρηθείσα ραγδαία πτώση των ναύλων κατά το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Ιουνίου υπήρξε κατά κύριο λόγο αποτέλεσμα της έντονης προσπάθειας των μεγάλων ναυλωτικών συμφερόντων να «ρίξουν» με κάθε τρόπο την αγορά.

Ήδη, από την πρώτη εβδομάδα του Ιουνίου παρατηρείται ανοδική τάση των ναύλων στις κλασικές διαδρομές και νομίζουμε ότι μπορούμε να προβλέψουμε την σταδιακή επάνοδο στους ικανοποιητικούς ρυθμούς του προηγούμενου διμήνου.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις σοβαρών παρατηρητών της αγοράς, οι γνωστοί οικιοί διακινήσεως δημητριακών επανήλθαν στην αγορά ή όποια από πλευράς αριθμού προσφερόμενων πλοίων διατηρείται σε λογικά επίπεδα, πράγμα που βοηθά τους πλοιοκτήτες να σκληρύνουν τη στάση τους, παρά το γεγονός ότι βρισκόμαστε στη καρδιά του καλοκαιριού.

Πιο συγκεκριμένα στα σιτηρά, οι 50.000 τον. από Αμερικανικό Κόλπο για Ταϊβάν συμφωνήθηκαν άνω των 14,00 για φόρτωση άρχες Αυγούστου, ενώ ίδιας ποσότητας μεταφορά με πάναμαξ από τον Βορ. Ειρηνικό για Τζέντα πληρώθηκε 14,75.

Δύο φορτία των 80.000 τον. από τον Αμερικανικό Κόλπο προς Κόντινεντ καλύφθηκαν έναντι ναύλου περί τα 8,25 ανά τόνο, ενώ φορτίο 55.000 τον. σιτηρών από Βανκούβερ για Τζέντα πληρώθηκε 15,85.

Σημαντικός αριθμός μικρότερων φορτίων δημητριακών από τον Αμερικανικό Κόλπο με ποικιλία προορισμών, κάλυψε ένα σεβαστό αριθμό μικρότερων μπάλκερς σε επίπεδα που υποδηλούν σταθερότητα, όπως:

- 23.000 τον. για δύο λιμάνια Βενεζουέλας, 13,25.
- 25.000 τον. για Αίγυπτο, 17.
- 14.000 τον. για Λά Γκουάιρα, 11,50.
- 26.000 τον. για Τυνησία, 16,75.
- 20.000 τον. για Μαρόκο, 11,50.

Στόν τομέα της μεταφοράς γαιανθράκων ακούσθηκαν αρκετές ναυλώσεις σε βελτιωμένα επίπεδα έναντι των τελευταίων έμβδο-

μάδων του Ιουνίου. Χαρακτηριστικά, 90.000 τον. από Χάμπτον Ρόντς για Βορ. Ευρώπη πλήρωσαν 4,25, ενώ 65.000 τον. από Dalrymple Bay για Γκιζόν πλήρωσαν περί τα 10. Ακόμη φορτίο κώκ πετρελαίου σε μέγεθος πλοίου πάναμαξ από Αμερ. Κόλπο για Γκέντ συμφωνήθηκε περί τα 6,50. Τέλος 60.000 τον. από Ανατολ. Αυστραλία για δύο λιμάνια της Δανίας πλήρωσαν 11,25 φίο και οι 110.000 το. από New South Wales στο Κόντινεντ 9,75 φίο.

Λιγότερο γνωστές, όπως συνήθως, οι ναυλώσεις μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος, όπου περιοριζόμαστε να αναφέρουμε τη συμφωνία μεταφοράς 130.000 τον. από Δυτ. Αυστραλία στην Ιαπωνία έναντι 4,40, και τους 150.000 τον. από Τουμπάρο για Ιαπωνία στα 6,35 φίο, με φόρτωση το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Αυγούστου.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Σημαντικό μέρος της ναυλωτικής δραστηριότητας καλύφθηκε με τη μορφή της χρονοναυλώσεως, με σταθερά μισθώματα, τα οποία μαρτυρούν την δυνατότητα της πλοιοκτησίας να βελτιώσει τα επίπεδα των μισθωμάτων, όπου ο αριθμός των «ανοικτών» πλοίων τό επιτρέπει.

Μερικά από τα ημερησία μισθώματα που συμφωνήθηκαν κατά την υπό εξέταση περίοδο:

- 15.300 τον. d.w. από Νότιο Αφρική για Ακαμπα, 4.500.
- 16.500 τον. d.w. από Κόντινεντ για Νήσους Ειρηνικού, 4.800.
- 27.150 τον. d.w. από Κόντινεντ για Ινδία, 4.000.
- 20.400 τον. d.w. από Ντάρμπαν για Απώ Ανατολή, 4.000.
- 37.400 τον. d.w. από Νοτ. Αμερική για Απώ Ανατολή, 5.100.
- 38.890 τον. d.w. από Νοτ. Αφρική για Ιαπωνία, 7.250.
- 63.000 τον. d.w. από Ταϊβάν μέσω Αυστραλίας για Ιαπωνία, 5.400.
- 64.220 τον. d.w. από Αυστραλία για Ιαπωνία, 5.750.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Η παγκόσμια ναυλαγορά πετρελαίου συνεχίσει και αυτό το δεκαπενθήμερο την ανοδική της πορεία, με προεξάρχουσα τη ζήτηση στην περιοχή του Περσικού Κόλπου, όπου οι ναύλοι σημείωσαν ουσιαστική βελτίωση.

Παρά τη προσπάθεια των ναυλωτών να μην ανακοινώσουν τα νέα υψηλότερα επίπεδα των ναύλων, θεωρείται βέβαιο ότι οι 220/230.000 τον. για Ανατολικές όψεις κυμάνθηκαν περί τα WS 65-75, επίπεδο που υποδηλοί μία κατακόρυφη αύξηση από τα WS 40 της προηγούμενης περιόδου.

Στις πρόσδεσμίες ναυλώσεις, σε μέγεθος VLCC πληρώθηκαν WS 52,5, ενώ οι 300.000 τον. πλήρωσαν WS 42,5.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις, η σπάνιος των πλοίων στη περιοχή του Κόλπου και οι φόβοι νέας αναθερμάνσεως των αεροπορικών επιδρομών μεταξύ των εμπόλεμων, προβλέπεται να διατηρήσει την ανοδική πορεία των ναύλων κατά τις προσεχείς εβδομάδες.

Στη περιοχή της Μεσογείου η κατάσταση παρέμεινε αμετάβλητη, με ναύλους σε σταθερά επίπεδα τα οποία σύντομα πιστεύεται ότι θα βελτιωθούν αισθητά, ιδιαίτερα στα πλοία μεγέθους 100-130.000 τον. d.w.

Μικρή ή δραστηριότητα στη Καραϊβική, δεν προσέφερε πολλά δείγματα δραστηριότητας, ενώ αντίθετα σε ικανοποιητικά επίπεδα διατηρήθηκε το ενδιαφέρον για φορτώσεις από τη Βόρειο Θάλασσα περί τα WS 80 για τους 80.000 τον. με προορισμό τις ΗΠΑ.

Τέλος, αξιόλογη ή κίνηση στα καθαρά φορτία με τους ναύλους σταθερούς πλέον σε ικανοποιητικά επίπεδα όπως οι:

- 50.000 τον. από Σιγκαπούρη για Ιαπωνία, WS 120.
- 50.000 τον. από Περσικό για Ιαπωνία, WS 122,5.
- 30.000 τον. από Μεσόγειο για Αμερ. Κόλπο, WS 165.
- 25.000 τον. από Κωνσταντινούπολη για Κόντινεντ, WS 147,5.
- 20.000 τον. από Βορ. Αφρική για Ιταλία, WS 195.

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

τά ναυλωθέντα Έλληνικά πλοία

ΑΠΟ ΒΟΡΕΙΟ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟ ΑΜΕΡΙΚΗ, ΚΑΝΑΔΑ

ΑΡΙΑΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 30.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο δολ. 16,50 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 6-9.

ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ: Νιούαρκ 35.000 το. σκράπ περίπου 'Ιντσού, δολ. 820.000 κατ' άποκοπή φίο, 10/17 ημέρες φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II: Πόρτ Λουίζ 16.000 τον. περίπου ζάχαρη χύδην Λονδίνο, λίρες 15,90 φίο, 1.500/750 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 14-20.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ: Πόρτ Καρτίε 110.000 τον. περίπου σιδηρομετάλλευμα Ρότερνταμ, δολ. 3 φίο, 5 ημέρες, 'Ιουλ. 27 - Αύγ. 8.

ΔΕΣΠΟΙΝΑ: Μισισσιπιί 84.000 τον σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 610.000 κατ' άποκοπή φίο, 12 ημέρες, 'Ιουλ. 18-28.

ΛΥΔΙ: Νικόσα 15.000 τον. σιτηρά Βενεζουέλα, δολ. 20,25 φίο, 2.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 15-25.

ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ: Πουέρτο 'Αλέγκρε καί Ρίο Γκράντε 14.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 31,50 φίο, 3.000/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση 'Ιουλ. 20-30.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ: Βορ. Ρίβερ Πλέιτ με συμπλήρωση Σάο Φρανζίσκο ντό Σούλ 20.000 τον. περίπου σιτηρά Μπορντώ/Ρότερνταμ, δολ. 15,50 φίο, 12 ημέρες, 'Ιουλ. 6-12.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ: 'Αμερ. Κόλπο 54.000 τον. σιτηρά Ταϊβάν, δολ. 13,75 φίο, 10.000/4.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιούλιο.

ΝΤΕΣΕΡΤ ΚΙΓΚ: Νόρφολκ 25.000 τον. σιτηρά Αίγυπτο δολ. 15,25 φίο, 5 ημέρες/1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 15-20.

ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ: 'Αμερ. Κόλπο 24.000 τον. περίπου φορτίου σιτηρών 'Αμπουκίρ, δολ. 386.000 κατ' άποκοπή φίο, 18 ημέρες, 'Ιουλ. 13-18.

ΑΚΤΗ: Βορείως Χαττέρας 25.000 τον. γεννήματα 'Αλγερία, δολ. 13,50 φίο, όψιόν φόρτωση Μισισσιπιί δολ. 15,50 φίο, 5.000/1.500 τον φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 24-31.

ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ: Βανκούβερ 50.000 τον. κριθής Τζέντα, δολ. 15,65 φίο, 5.000/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 14-20.

ΣΕΙΡΗΝΑ: 'Αμερ. Κόλπο 23.000 τον. περίπου γεννήματα δύο λιμάνια Βενεζουέλας, δολ. 13,25 φίο, 5 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 11-13.

ΕΥΘΥΤΗΣ: 'Αμερ. Κόλπο 13.800/14.200 τον. γεννήματα Λά Γκουάιρα/Μαρακαίμπο δολ. 11,50 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 10-15.

ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ: 'Αμερ. Κόλπο 25.000 τον. γεννή-

ματα Αίγυπτο, δολ. 17 φίο, 5.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, άμεση.

ΓΙΟΥΝΙΤΥ: 'Αμερ. Κόλπο 13.800/14.200 τον. Λά Γκουάιρα/Μαρακαίμπο, δολ. 11,50 φίο, 4 ημέρες/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 13-20.

ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΕ'Ι Β: 'Αμερ. Κόλπο 26.000 τον. καλαμπόκι χύδην Τυνησία, δολ. 16,75, πλέον 60 σέντες για δεύτερο λιμάνι εκφόρτωσης, Σεπτεμβρ. 1-7.

ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

ΔΑΝΑΚΟΣ: Λά Παλός 25.000 τον. περίπου κριθής 'Αμπουκίρ Μπαίη, δολ. 11,75 φίο, 5.000/2.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 10-15.

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ: 'Ακαμπα 15.000 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 12 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 12-18.

ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ: Ρουέν 14.000 τον. ζάχαρη σέ σάκκους δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 29,50 750/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση άρχές 'Ιουλίου.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ: 'Ακαμπα 14.000 τον. φωσφάτα δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 12 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλ. 5-10.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΚΡΗΤΗ ΠΕΡΑ: 16.169 τον. d.w. του 1978, παράδοση Νότιο Βραζιλία, 'Ιούλιο, επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 4.650 την ημέρα.

ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ: 17.220 τον. d.w. του 1978, παράδοση Ντάρμπαν 'Ιουλ. 10-20, επαναπαράδοση Μεσόγειο, δολ. 4.200 την ημέρα.

ΑΛΦΑ ΦΛΕ'Ι Μ: 65.163 τον. d.w. του 1982, παράδοση διερχόμενο Σιγκαπούρη 'Ιουλ. 8-16, ταξίδι μέσω Ταυάδανδης με επαναπαράδοση Λισσαβόνα/Άμβουργο, δολ. 5.00 την ημέρα.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ: 64.931 τον. d.w. του 1982, παράδοση Βανκούβερ 'Ιουλ. 12, επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 5.500 την ημέρα, πλέον δολ. 55.000 για πλού υπό έρμα.

ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ: 20.336 τον. d.w. του 1977, παράδοση Ρεκαλάδα 'Ιουλ. 13-17, ταξίδι μέσω Νότιας 'Αμερικής με επαναπαράδοση Γιβραλτάρ/Σκώ δολ. 4.450 την ημέρα.

ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΕΝΒ: 41.035 τον. d.w. του 1976, παράδοση Κόντινεντ, ένα κυκλικό ταξίδι με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΣΗΣΤΑΡ II: 28.234 τον. d.w. του 1983, παράδοση Γιβραλτάρ 'Ιουλ. 5-10, κυκλικό ταξίδι Μεγ. Λιμνών με επαναπαράδοση Σκώ/Πάσσερο δολ. 3.750 την ημέρα.

ΕΥΡΙΔΙΚΗ: 34.400 τον. d.w. του 1976, παράδοση Τάραντο 'Ιουλ. 10-15, επαναπαράδοση Δυτ. 'Αφρική, δολ. 4.000 την ημέρα.

ΑΡΚ ΑΙΟΛΟΣ: 16.330 τον. d.w. του 1976, παράδοση Χόγκ Κόγκ 'Ιούλιο, επαναπαράδοση Καραϊβική, δολ. 3.825 την ημέρα.

ΑΡΙΑΝΝΑ: 41.052 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο 'Ιουλ. 6-9, επαναπαράδοση Αίγυπτο, δολ. 4.500 την ημέρα, πλέον δολ. 80.000 για πλού υπό έρμα.

ΜΟΥΝΣΑΝΤΟΥΟΥ: 34.345 τον. d.w. του 1976, παράδοση 'Αμερ. Κόλπο άρχές 'Ιουλίου, επαναπαράδοση Αίγυπτος δολ. 4.200 την ημέρα, πλέον δολ. 90.000 για πλού υπό έρμα.

ΤΕΤΗ: 15.300 τον. d.w. του 1970, παράδοση Νότιο 'Αφρική 'Ιούλιο, επαναπαράδοση 'Ακαμπα, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ: 16.467 τον. d.w. του 1982, παράδοση Κόντινεντ 'Ιούλιο, επαναπαράδοση Νήσους Ειρηνικού, δολ. 4.800 την ημέρα.

ΣΗΣΠΗΝΤ: 37.390 τον. d.w. του 1971, παράδοση Σάντας 'Ιούλιο, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/Ίαπωνία δολ. 5.100 την ημέρα.

ΣΗΜΠΟΝΙ: 52.225 τον. d.w. του 1976, παράδοση Νιού Μάγκαλορ 'Ιούλιο, επαναπαράδοση Κόπερ, δολ. 5.000 την ημέρα, πλέον δολ. 50.000 για πλού υπό έρμα.

ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ: 26.500 τον. d.w. του 1973, παράδοση Κολόμπο άμεση, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 3.400 την ημέρα.

ΚΕ'Ι Π ΚΕΝΝΕΤΥ: 15.174 τον. d.w. του 1971, παράδοση Λίβερπουλ 'Ιουλ. 17-21, επαναπαράδοση Βραζιλία, δολ. 3.875 την ημέρα.

ΣΑΝΡΑ'ΙΖ: 20.930 τον. d.w. του 1971, παράδοση Χιλή 'Ιουλ. 8-13, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα ή Ταϊβάν, δολ. 3.800 την ημέρα.

ΔΑΦΝΗ: 37.566 τον. d.w. του 1974, παράδοση Κουήτσονλαντ 'Ιουλ. 15-25, επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 4.350 την ημέρα, πλέον δολ. 115.000 για πλού υπό έρμα.

ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣΣ: 61.117 τον. d.w. του 1984, παράδοση Άμβουργο άμεση, ταξίδια 3/5 μηνών προς δολ. 5.600 την ημέρα.

ΑΥΛΙΣ: 29.000 τον. d.w. του 1972, παράδοση Ταϊβάν 'Ιουλ. 9-15, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη, δολ. 3.750, πλέον δολ. 25.000 για πλού υπό έρμα.

Α-Ι'ΡΗΝΣ ΝΤΑ'Ι ΜΟΝΤ: 15.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση Γένοβα / Βαρκελώνη άμεση επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία δολ. 3.250 την ημέρα.

ΜΙΛΟΣ Α'Ι ΛΑΝΤ: 17.075 τον. d.w. του 1979, παράδοση Ρεκαλάδα μέχρι 20 'Ιουλίου, επαναπαράδοση 'Αμερ. Κόλπο/ Καραϊβική, δολ. 4.500 την ημέρα.

ΠΙΣΤΙΣ: 22.630 τον. d.w. του 1973, παράδοση Ρίβερ Τίς 'Ιουλίου 24-27, επαναπαράδοση

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



Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία δολ. 3.600 την ημέρα.

ΕΞΠΛΟΡΕΡ: 37.734 τόν. d.w. του 1984, παράδοση διερχόμενο Γιβραλτάρ 'Ιουλίου 7-17, ταξίδι μέσω Βιτόρια, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 5.500 την ημέρα.

NIMPONT: 71.397 τόν. d.w. του 1984, παράδοση Βραζιλία 'Ιουλίου 17, ταξίδι με επαναπαράδοση 'Αμβούργο, δολ. 5.000 την ημέρα, πλέον δολ. 80.000 για πλοίο υπό έρμα.

KONKAR BIKTORY: 77.996 τόν. d.w. του 1973, παράδοση Σάντος, ταξίδι 60 ημερών με επαναπαράδοση 'Ατλαντικό δολ. 5.350 την ημέρα πλέον δολ. 70.000 για πλοίο υπό έρμα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ: Λιβύη 25.000 τόν. καθαρά Μεσόγειο, WS 187,5, 'Ιουλ. 6.

ΛΑΙΔΗ ΕΜΜΑ: Σκίβντα 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 170, 'Ιουλ. 5.

ΜΠΡΗΝΤΕΝ: 'Οδησσό 60.000 τόν. Μπουένος 'Αϊρες, WS 125, 'Ιούλιο.

ΚΡΗΤΗ: Περισκό Κόλπο 75.000 τόν. Αύγουστα WS 79,5, 'Ιούλιο.

ΑΡΑΜΗΣ: Περισκό Κόλπο 130.000 τόν. μέρο φορτίου, 'Αμερ. Κόλπο WS 65, 'Ιούλιο.

ΜΥΣΤΡΑΣ: Γέμπο 78.000 τόν. Σιγκαπούρη WS 67,5, 'Ιούλιο.

ΝΙΟΒΗ: Δυτ. 'Αφρική 85.000 τόν. Σαίντ Κρουά, WS 65, 'Ιουλ. 10.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ: Βενεζουέλα 80.000 τόν. 'Ιταλία, WS 50, 'Ιουλ. 8.

ΚΟΡΟΛΛΑ: Βενεζουέλα 58.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 96, 'Ιουλ. 9.

ΠΗΓΑΣΟΣ: Σιγκαπούρη 30.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ιαπωνία WS 155, άμεση.

ΜΕΤΣΟΒΟΝ: 'Αρζού 64.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 84, άρχές 'Ιουλίου.

ΦΕΛΙΣΙΤΥ Λ.: 'Οκινάουα 50.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου, 'Ορμούζ, δολ. 285.000 κατ' άποκοπή, 'Ιουλ. 3.

ΝΗΣΟΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ: Μπανίς 50.000 τόν. μέρος φορτίου Μεσόγειο, WS 135, 'Ιούνιο.

ΟΒΕΛΙΞ: Γέμπο 50.000 τόν. καθαρά ΗΠΑ WS 117,5, όψιόν Κόντινεντ/ 'Ιαπωνία WS 120, 'Ιουλ. 7.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ: Τουάπσε 25.000 τόν. καθαρά Μπανίς, WS 185, 'Ιουλ. 7.

ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ: 'Ελλάδα 25.000 τόν. καθαρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 185, 'Ιούλιο.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ: Μεσόγειο 28.000 τόν. καθαρά Βραζιλία WS 150, 'Ιούλιο.

ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ: Σιντί Κερίρ 120.000 τόν. 'Ιταλία, WS 53, 'Ιουλ. 18.

ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ: Σιγκαπούρη 50.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου 'Ιαπωνία WS 120, 'Ιουλ. 12.

ΕΛΙΤ: Δυτ. 'Αφρική 100.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο WS 56, 'Ιουλ. 15.

ΜΙΧΑΗΛ Κ.: 'Ογκούντζο 112.000 τόν. μέρος φορτίου ΗΒ/Κόντινεντ WS 64, 'Ιουλ. 1.

ΣΗΜΠΡΕ'Ι ΒΕΡΥ: Μπούργκας 30.000 τόν. καθα-

ρά ΗΒ/Κόντινεντ WS 185, όψιόν Μεσόγειο WS 190, άμεση.

ΣΗΓΚΡΕ'ΙΣ: Χάουντ Πόιντ 80.000 τόν. Ρότερνταμ WS 67,5, τέλη Ιουνίου.

ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.: Σαλλόμ Βόε 82.000 μέρος φορτίου 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ WS 71, όψιόν άνατολ. άκτή Καναδά WS 74, 'Ιουλ. 5.

ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ.: 'Ανατολ. άκτή Μεξικού 121.000 τόν. ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 37,5, 'Ιουλ. 10.

ΑΘΩΣ: Περισκό Κόλπο 230.000 τόν. Ταϊβάν WS 65/70 'Ιούλιο.

ΣΤΡΕΣΑ: Περισκό Κόλπο 220.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αϊν Σούκχνα, WS 75, 'Ιούλιο.

ΜΠΟΝΙΤΟ: Λά Σαλινά 65.000 τόν. μέρος φορτίου Χάλιφαξ, WS 82,5, 'Ιουλ. 8.

ΝΗΣΟΣ ΠΑΡΟΣ: Σιντίρ Κερίρ 83.000 τόν. Τριέστη WS 75, 'Ιουλ. 15.

ΑΡΤΕΜΙΣ ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΔΗ: ΗΒ 78.000 τόν. ΗΠΑ WS 70, 'Ιουλ. 16.

ΕΛΕΝΗ: 'Αλγερία 83.000 τόν. Γένοβα, WS 75, 'Ιούλιο.

ΚΡΗΤΗ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝΣ: Λιβύη 25.000 τόν. καθαρά Κόντινεντ/Μεσόγειο, WS 180, 'Ιούλιο.

ΝΗΣΟΣ ΔΗΛΟΣ: Λιβύη 125.000 τόν. Μεσόγειο, WS 75, 'Ιούλιο.

ΜΑΡΙΑ Κ.: Ράς Γκαρίμπ 100.000 τόν. μέρος φορτίου 'Αμερ. Κόλπο/Καραϊβική WS 52,5, όψιόν ΗΒ/Κόντινεντ WS 60, 'Ιούλιο.

ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ: Κωστάντζα 25.000 τόν. καθαρά,

μέρος φορτίου, ΗΒ/Κόντινεντ/Μεσόγειο WS 147,5, 'Ιουλ. 10.

ΦΕΛΛΟΟΥΣΙΠ Λ.: Περισκό Κόλπο 260.000 τόν. 'Ανατολικές όψιόν, WS 60, 'Ιούλιο.

ΣΗΓΟΥ'Ι ΝΤ II: 'Οδησσό 50.000 τόν. μεταφορά 'Ατλαντικού WS 120, όψιόν ΗΒ/ Κόντινεντ WS 125, 'Ιούλιο.

ΟΡΕΜΠΑΕ: Σαλλόμ Βόε 78.000 τόν. μέρος φορτίου Χάλιφαξ WS 75, όψιόν 'Αμερ. Κόλπο WS 70, 'Ιουλίου 19.

ΟΔΥΣΣΕΑΣ: Σαλλόμ Βόε 130.000 τόν. μέρος φορτίου Τριέστη WS 50, 'Ιουλίου 19.

ΜΕΡΙΝΤΑ: Περισκό Κόλπο 50.000 τόν. καθαρά, μέρος φορτίου 'Ιαπωνία WS 127,5, 'Ιούλιο.

ΑΚΟΗ: Πόιντ Νουάρ 100.000 τόν. μέρος φορτίου Σαίντ Κρουά, WS 56,5, 'Ιουλίου 22.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΑΝ: Καμπίντα 120.000 τόν. 'Αμερ. Κόλπο, WS 57,5, 'Ιούλιο 18.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤΑ ΧΟΟΥΠ: Κέιπ Λόπεζ 80.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο, WS 65, 'Ιούλιο 19.

ΓΙΟΥΡΟΛΗΝΤΕΡ: Κουά 'Ιμβόδες 78.000 τόν. Νάπολι, WS 72,5, 'Ιούλιο 19.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

ΤΑΚΗΣ Ε.: 69.985 τόν. d.w. του 1966, περίοδος 12 μηνών πλωτή άποθήκη πετρελαίου άνοικτά του 'Εκουαντόρ, πρός δολ. 6.000 την ημέρα.

Οι αγοραπωλησίες

'Υψηλό τό αγοραστικό ενδιαφέρον για δεξαμενόπλοια, όπου οι τιμές για τὰ VLCC της δεύτερης γενιάς διαμορφώνονται περί τὰ δολ. 10 εκατομμύρια.

Νορβηγοί πλοιοκτήτες στο προσκήνιο των αγοραπωλησιών δεξαμενοπλοίων, υπολογίζεται ότι άγόρασαν τόν τελευταίο μήνα δέκα μεγάλα σκάφη, χωρητικότητας 2.150.000 τόν. d.w. έναντι συνολικού ποσού περί τών 115 εκατ. δολλαρίων, από τὰ όποια πέντε, χωρητικότητας 800.000 τόν. d.w. άνήκαν σέ "Ελληνες.

Από τίς γνωσθείσες πωλήσεις του δεκαπενθήμερου μεγάλων δεξαμενοπλοίων:

— Τ/Τ ΟΡΑΛΕ (280.108/75) δολ. 10.000.000 «ώς έχει».

— Τ/Τ JAARLI και Τ/Τ JURMO (259.447/72) δολ. 9.600.000 έκαστο.

Στά μικρότερα πλοία τό INTERMAR ALLIANCE (81.279/81) έπωλήθη δολ. 19.600.000 συμπεριλαμβανομένης χρονοναυλώσεως μέχρι τό 1991 πρός δολ. 5.825 την ημέρα.

Στά πλοία παραγωγών σημειώσαμε την πώληση σέ "Ελληνες του πλοίου PORT JOI-

NVILLE (25.228/72) έναντι δολ. 4.250.000.

Στήν αγορά τών μπάλκ κάρριερς τό αγοραστικό ενδιαφέρον παραμένει περιορισμένο καί οι ενδιαφερόμενοι άναμένουν τή διαμόρφωση της ναυλαγοράς σέ σταθερότερα επίπεδα μετά τήν επανεμφάνιση του ναυλωτικού ενδιαφέροντος στον τομέα τών δημητριακών. 'Από τίς λίγες πραγματοποιηθείσες πωλήσεις αναφέρουμε:

— Μ/Ν LILY STAR (44.900/84) δολ. 9.000.000.

— Μ/Ν SEA UNION (40.876/83) δολ. 9.500.000 σέ 'Ινδούς.

— Μ/Ν FJORD STAR (32.000/83) δολ. 7.500.000.

— Μ/Ν LA LIBERTE (28.126/83) δολ. 5.000.000.

Στά πλοία γενικού φορτίου επίσης παρατηρήθηκε διαστακτικότης για νέες άγορές καί οι περισσότερες από τίς αναφερθείσες πωλήσεις φορούν παλαιότερες συμφωνίες.

— Μ/Ν LHUTA (20.814/72) δολ. 1.500.000.

— Μ/Ν HIRANAND STAR (15.552/84) δολ. 5.320.000.

— Μ/Ν MONEM (FREEDOM) (15.136/71) δολ. 770.000.

ΟΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Πολύ δραστήρια ή αγορά τών διαλύσεων μέ έντονο ανταγωνισμό μεταξύ τών γνωστών κέντρων διαλύσεων για τήν άπόκτηση τών λίγων προσφερομένων πλοίων.

Δεσπόζουσα θέση κατέχει ή πώληση του ύγραεριοφόρου ALAR, 29.020 τόν. έλ. έκτοπίσματος τό όποιο άγόρασαν οι Κινέζοι άντί δολ. 150,25 ανά τόνο.

Μερικές χαρακτηριστικές πωλήσεις (ανά τόνο έλ. έκτοπίσματος):

— Μ/Ν CHIA TAI 17.926 τόν., δολ. 152,07 Ταϊβάν.

— Μ/Ν WORLD NOMAD 8.382 τόν., δολ. 147,50 Ταϊβάν.

— Μ/Ν FAL XII 6.697 τόν., δολ. 132 Πακιστάν.

— Μ/Ν JUBA (ψυγείο) 4.300 τόν., δολ. 125 Πακιστάν.

— Μ/Ν ANGELIKI S. 5.278 τόν., δολ. 143 Ταϊβάν.

PEGASUS HELLAS Audio - Video - Electricals TAX FREE SUPPLY

'Η εταιρία PEGASUS HELLAS έδρεύει στο Ρότερνταμ. Προσφέρει όλων τών ειδών τὰ άφορολόγητα είδη σέ τηλεοράσεις, βίντεο καί ήλεκτρικές συσκευές.

Διατηρεί γραφεία στον Πειραιά για τήν εξυπηρέτηση τών πελατών της.

Διατίθενται προσπέκτους καί τιμοκατάλογοι.

'Η 'Εταιρία προσφέρει ΕΝΑ χρόνο έγγύηση σέ όποιαδήποτε αγορά.

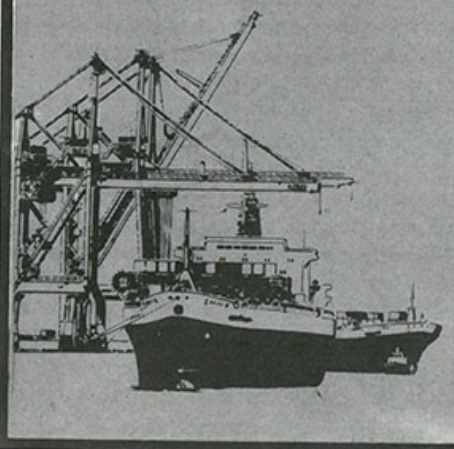
Σας προσκαλούμε νά γνωρίσετε τίς τιμές μας καί είμαστε σίγουροι ότι θά μάς προτιμήσετε.

A. VELISARIOU

Zevenprovincienplein 1
3089 Sx Rotterdam Holland
Telefoon 010-4295406

Γραφείο εξυπηρέτησεως
Η. ΒΕΛΙΣΣΑΡΙΟΥ
Νοταρά 34 (έναντι άεροπορίας)
Πειραιάς τηλ. 4129378

NAFTIKA CHRONIKA



BIMCO LAUNCHES A SERIES OF COURSES

For more than 80 years now, an essential part of the activity of BIMCO is assistance to members in disputes under charterparties, interpretation of clauses, etc. It is only natural that in this span of time the Secretariat of BIMCO has gained considerable insight and expertise in this field. This experience is passed on to the members in the form of a constant flow of recommendations and warnings in Bulletins, Weekly and Special Circulars and such publications as *Check before Fixing* — not to mention daily contact.

For some time now, it has been felt that this activity should be logically extended to personal contacts with shipping people around the world, especially members of BIMCO, and to sharing the accumulated "know-how" in the form of day courses in different locations aimed at diminishing the number of costly mishaps and time consuming disputes. A forerunner of this venture was a lecture/seminar trip to the Far East by senior members of the Secretariat in December 1986. These seminars, held in Beijing, Tokyo, Seoul and Hong Kong, and attended by a total of about 350 persons, confirmed that this is a desirable and complementary development to BIMCO's activities. This new activity was endorsed at the General Meeting held in Athens during the period 18-21 May, 1987, during which the new president, Dr. Helmut Sohmen, announced that BIMCO Secretariat would be organising courses on practical shipping matters for chartering and operational personnel around the world.

A VIGOROUS APPROACH TO PROBLEMS FACING INDEPENDENT TANKER OWNERS

The new chairman of INTERTANKO Mr. Basil Papachristidis, together with the Association's managing director Mr. T. Rafgard, visited Greece recently in an effort to convey the aims of INTERTANKO to as many more Greek independent tanker owners and also to ask the direct intervention of the Greek Government in international fora with respect to the continuation of attacks to ships in international waters both by Iraq and Iran.

Messrs Papachristidis and Rafgard met on July 8th with the Minister of Mercantile Marine, Mr. Stathis Alexandris and on the next day with the Minister of Foreign Affairs Mr. Karolos Papoulias, both of whom agreed to consider INTERTANKO's request for a joint protest

of all major maritime nations against the continuation of attacks on ships in the Persian Gulf.

INTERTANKO's delegation also met with the executive committee of the Greek Chamber of Shipping, which underlined its full support to efforts aimed to restore peace in the Arabian Gulf.

The visit of INTERTANKO's chairman and managing director was concluded with a luncheon given by Mr. Papachristidis on July 9th, which was attended by the Minister, Mr. St. Alexandris, the Secretary Mr. B. Papadopoulos, the top brass of the Ministry of Merchant Marine and a great number of Greek tanker owners.

REBIRTH OF GREEK SHIPPING

(A HISTORICAL REVIEW 1949 - 1970)

By A.S. MANDICAS

Greece, with a coast line about half the length of the coast line of the whole of the African Continent, and with no point further than 100 miles away from the sea, lives, perhaps more than any other country, on the sea and from the sea. Indeed over one per cent of the inhabitants, about a hundred thousand or so, serve upon ships, Greek or foreign. To these should be added about half as many working in shipping offices, tourist and travelling agencies, and tens of thousands fishermen. Thus it would be no exaggeration to state that some ten per cent of the population lives from the sea.

Looking on the map of Greece and the one thousand and one islands, one could easily understand why this is so. The supremacy on the seas of the ancient republic of Athens, at the time of Pericles was no accident, and while Homer dwells at length on the siege of

Troy, the main story of Ulysses is carried on the seas.

However, the unprecedented development which Greek merchant marine has registered during the sixties is more of a miracle than of a natural development.

Greece emerged from World War II with almost no merchant marine, over two million tons having been sunk in the service of the Allies.

With the war over, Greek shipowners saw first the importance which "Liberty Ships" were to take in the Post War world and with the assistance and guaranty of the Greek government purchased some 200 such ships. Thus in less than 3 years, in 1948, the number of vessels owned by Greeks, whether under the Greek flag or flags of convenience, exceeded 530 ships with a gross tonnage of 2.3 mill. tons. From then on the rise was constant, (with the exception of the year 1960).

Year	Number of Ships	Gross Tonnage (000's tons)	Difference (000's tons)	Yearly % Increase
1949	566	2.580	269	12
1950	626	2.927	347	13
1951	717	3.640	713	24
1952	740	4.031	391	11
1953	788	4.736	705	17
1954	931	5.944	1.208	25
1955	1.035	6.907	963	16
1956	1.180	8.531	1.624	23
1957	1.368	10.540	2.009	23
1958	1.496	11.899	1.359	13
1959	1.553	12.456	567	5
1960	1.520	12.200	- 256	-2
1961	1.895	13.213	1.010	8

1962	1.940	13.300	87	0.7
1963	2.105	14.833	1.533	11
June 1964	2.169*	15.565	732	5

* of which 1377 or 7,088,000 under Greek flag.

To these ships should be added some 2.500 vessels of small tonnage, (below 100 tons), mainly motorboats, and sailing boats making a total of 4.700 ships, one ship for every 1.800 inhabitants or about 1.8 tons per capita. On such a basis U.S.A. would dispose of a fleet of 340 million tons. (Only Norway exceeded this per capita figure).

Analytically, the Greek fleet consisted of 34 ocean going fishing vessels,

177 coasters, 40 ferry-boats, 30 trawlers, 169 bulk carriers, 63 passenger ships, 10 ocean liners, hundreds of cargoes and tankers and thousands of motor vessels.

The bulk of the ships were flying the Greek and the Liberian flag while the Lebanese and Panamanian accounted for less than 5% each. The decline of the Panamanian flag in the sixties from over 15% to less than 5% is worth noting.

Years	Greek	Liberian	Panamanian	Lebanese	Other	Total
1958	2,274	7,224	1,805	36	560	11,899
1959	3,892	6,366	1,682	202	304	12,456
1960	5,574	4,773	1,248	376	229	12,200
1961	6,519	4,904	733	720	336	13,212
1962	7,009	4,573	617	894	26	13,299
1963	7,312	6,033	661	799	28	14,833
June 1964	7,088*	7,026	655	760	39	15,565

*representing 1.377 vessels

Of interest was also the 25% drop (1.6 mill. tons) in the tonnage of Greek owned ships flying the Liberian flag in 1959-1960 and the simultaneous equivalent increase of the Greek flag.

Of even greater importance is the 40% increase in the overall rise of the Greek shipping tonnage in less than six years from 11.9 mill. tons to 15.6 mill. (1958-1964).

Thus, Greek shipowners starting from scratch, within fifteen years added on the average a million tons a year to their fleet which stood second to U.K. (third if the American moth ball fleet of 11.5 million tons is taken into account), with Norway a good third (13.4 mill. tons).

The problems and the terrific odds against which Greek shipowners had to fight were for the first time revealed at the "Nautical Conference" convened in Athens, at Hilton Hotel, on the 27 and 28 August, 1964.

This Conference was attended by most Greek shipowners, from all over the world, by King Constantine and the major Cabinet Ministers. All the big brass were there, representing over ten million of tons and billions of dollars worth of ships.

During the two days of Conference the problems and the hopes of the merchant marine were reviewed first by Prof. Andreadis, President of the Greek Shipowner's Association and then by Couloucondis, Goulondris, Gratsos, Karras, Lemos, Lentakis, Lyras, Marcandakis, Potamianos, Syrmalakis, Ty-

paldos, Vernikos, Xylas, e.t.c. Each, dealt with a specific sector: Couloucondis with the financing and insurance of shipping, Karras with the problems of the ship, Gratsos with the difficulties of the shipping industry, Lemos with the nautical education, and its shortcomings, Xylas with Marine Law, Lentakis with marine insurance and the needs of a strong Greek insurance company, Lyras with sea men, their wages, their social insurance and education, Potamianos with the tourist shipping and its needs, Tympaldos with the coast liners, Marcandakis with cargoes, Syrmalakis with coasters and Goulondris with ocean liners.

Some of the speakers were pessimistic, some optimistic but all of them enthusiastic.

The disastrous effects of the freight crisis in the years 1958-1959, which at its peak caused, over one third of the vessels of Greek ownership to be laid up (3.7 million tons in June 1958) and again that of December 1962 when 13% (or 1.7 mill. tons) of the ships were lying idle in various ports, were not overlooked by the speakers. However this loomed only as a bad memory in the prevailing boom and bountiful returns (less than 2% laid up).

Greek shipping, with the passing of Law 1.687 of 1953 on "Investment and Protection of Foreign Capital" became a pet of the Greek Government. Article 13

of this Law gave a free hand regarding the earnings, sale e.t.c. of ships of 1.500 tons and over registered under Greek flag.

Income from shipping flowing in the country was over dol. 200 millions. It should normally exceed a billion dollars. In an effort to make Greek shipowners, on the one hand bring more ships under the Greek flag and on the other to repatriate a bigger share of their earnings, further legislation was issued, in November 1964, granting special tax privileges and protection to shipping. Thus, among other favourable provisions, it enacted that ships less than ten years old brought under the Greek flag would be exempted from taxation for a period of 10 years. Under certain conditions cargoes less than 30 years of age, sailing on regular liners were to be exempted for 5 years from the date of their flying the Greek colours. Tankers, trampships and cold storage vessels between 10 & 20 years old were to pay half the tax during 5 years.

The Treaty of Rome (Common Market) Art. 84 exempted navigation from the provisions of Art. 74 to 83 (which regulate transport relations between the member countries).

Parallel to the above Art. 50 of the Treaty of Athens, which made Greece an Associate Member of the European Common market, made shipping subject to special measures of the Council of Association.

The element age which is of such primary importance in ships could be termed favourable. Thus 30% of the vessels were less than 10 years old, 20% were between 10 and 20 years old and the rest 50% of the ships, representing 28% of the total tonnage, were over 20 years old. One third of these last were of pre-war construction.

Old ships were uneconomic to sail and the tendency to constantly bigger tankers, with fully automated equipment for the handling of oil, constituted a hard handicap to the old, slow much lighter ships. When there was a crisis in the freight market it was these ships which were usually laid up first, especially cargoes. Sooner or later these were bound to find their way to the scrap market. However before they did reach the grave yard, they were sold cheaper and cheaper until they were worth only as scrap metal. Thus specialised firms cropped up dealing in second, third and fourth hand ships sold usually to newly freed countries wishing to build national merchant marines and to new comers, who with a few thousand pounds, wished to play the Onassis.

The increase of the number of Greek owned ships, the relatively cheaper Greek labour and the favourable geogra-

phic position of the country in the Mediterranean, had as a natural result the establishment of the Hellenic Shipyards by Stavros Niarchos. Originally these yards were meant to cater for the Niarchos fleet but in less than five years they added three dry docks to berth vessels up to 45,000 tons (one of which — King Paul was remodelled to accommodate ships, up to 70,000).

A new interest in this sector is shown by the Japanese shipbuilders Ichikawazima Harima, who with a Greek group, were considering the establishment of a big new complex in Pylos, South Peloponnese.

To complete the picture it is worth mentioning, the Formation of a Greek Insurance Company, by the National Bank of Greece, the Commercial Credit Bank, a number of insurance companies and a group of ship-owners, to undertake the insurance of Greek (and eventually foreign) ships and aircraft and the project of a new Bank to finance ship building, the purchase of ships, bunkering etc.

An exhaustive study made by the Ministry of Coordination in 1960, made the following forecasts regarding Greek shipping.

Year	Greek flag	Other flags	Total
1959	3.344	10.377	13.721

1964	10.000	7.000	17.000
1969	15.300	6.500	21.800

The provisional figures for 1964 were not far short from the forecast. The only deviation was in the expectations of ships under the Greek flag which did not materialize. How far the 1969 figures were to be reached depended from whether interpolation and progression lines may mean anything in a sector of the economy which presented so many imponderables.

Note: Another article will cover the 1970-1987 period (the zenith and in a way the nadir of Greek Shipping).

MARINE CASULTIES

The draft on the Law for the administrative inquiry of marine casualties, prepared by the committee appointed by the Ministry of Merchant Marine, was widely discussed in a second session of the Greek Maritime Law Association held on May 28th, under the chairmanship of Mr. P. Sotiropoulos.

After a report of the lawyer Mr. G. Hissas, the draft was considered by the members of the Association who agreed upon the following points:

— The law shall apply only to ships and crafts of 100 net tons and over.

— The law shall apply in cases of collision between a Greek and a foreign ship.

50 YEARS AGO

— It is reported from Washington, that the Committee appointed on the matter of widening Panama Canal, started elaborating the preliminary plans of the work.

— Sub Lieutenant Diod. Vassiliadis was appointed Port captain in Argostoli, Cephalonia and sub lieutenant P. Tsikrikis Port captain in Castro, Lemnos.

— Merchant Marine Secretariat submitted its views on the matter of the floating dock at Syra, to the Ministry of Communications which will elaborate a law concerning the establishment of a special Organisation for the management of the dock.

— During the past fortnight, six cases of dangerous overheating of Polish coal were reported aboard Greek ships. The ships concerned were "Flora" in Salonica, "Keramies" in Algeria, "Ithaki" in Port Said, "Kostis" in Dacar and "Themoni" and "Maria" in Fernando Noronha.

("Naftika Chronika" No. 158/15.7.1937)

— Any interested party can attend the inquiry, examining witnesses, submitting notes on their aspects etc.

— A special division must be established in the Ministry of Merchant Marine for the supervision of the Marine Casualty Investigation Boards and the whole procedure of the administrative inquiry.

Seatrader Maritime Inc.

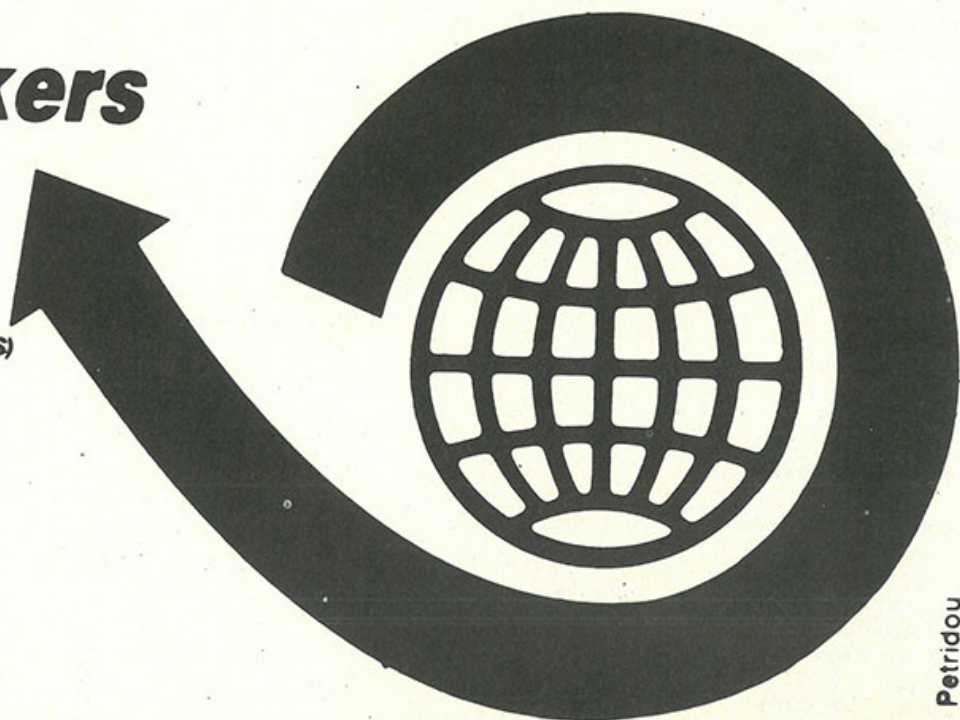
Shipbrokers

SALE & PURCHASE - CHARTERING:

Phones: 8360111 (40 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6596 S.M.T.

BRANCH:

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



Petridou

ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ
Α' ΠΑΓΙΟ

	Κ.Υ.	Ξ.	Σ.Μ.	ΕΛΟΕΝ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝ.
Ακίνητα									
Οικόπεδο	27.184.802								
Κτίριο	407.665.826				434.850.628				434.850.628
Εγκαταστάσεις	951.785	4.079.284	5.018.863	1.197.878					
Μείον: αποσβέσεις	556.973	2.830.754	3.473.043	178.448	394.812	1.248.530	1.545.820	1.019.430	4.200.000
Έπιπλα & Σκεύη	790.772	1.835.082	2.012.254	1.613.200					
Μείον: αποσβέσεις	675.840	1.630.654	1.796.961	257.698	114.932	204.428	215.293	1.355.502	1.890.000
Μηχανήματα	336.928	1.012.890	3.471.216	113.467					
Μείον: αποσβέσεις	238.869	908.716	3.242.349	18.152	98.059	104.174	228.867	95.315	520.000
Μηχανές Γραφείων	198.992	39.939		147.526					
Μείον: αποσβέσεις	198.990	39.938		89.952	2	1		57.574	50.000
Εργαλεία - Όργανα	36.812	134.203		49.412					
Μείον: αποσβέσεις	17.570	118.043		8.778	19.242	16.160		40.634	70.000
Βιβλιοθήκη Οργανισμού	190.381	14.713							
Μείον: αποσβέσεις	114.368	10.862			76.013	3.851			70.000
Έξοδα Ίδρυσης & Οργάνωσης					1				
Εγγυήσεις					187.831			115.200	300.000
Εξοπλισμός Κυλικείου					26.615				20.000
Ιματισμός		3.561.393				695.267			600.000
Μείον: αποσβέσεις		2.866.126							
Είδη Ψυχαγωγίας		107.711				300			
Μείον: αποσβέσεις		107.411							
Μεταφορικά Μέσα			504.701						
Μείον: αποσβέσεις			269.173				235.528		200.000
Διαμορφώσεις Χώρων			214.836				1		
Μείον: αποσβέσεις			214.835						
ΣΥΝΟΛΑ:					435.768.135	2.272.711	2.225.509	2.683.655	442.900.000

Β' ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ

Προσωρινοί Χρεωστ. Λογ/σμοί	50.000					20.000	2.900.000	124.101	3.000.000
Επιχορήγ. Ξενώνα	197.553.347								197.553.347
Επιχορήγ. Πρατ. Τροφίμων	47.574.883								47.574.883
Δοσοληψίες Κλάδου ΕΛΟΕΝ	11.284.010								11.284.010
Εμπορεύματα						282.077	37.348		300.000
Ηλεκτρολ. Υλικό						76.090			300.000
Καύσιμα						339.173			300.000
Συμμετοχή από Εστία						122.871.278	36.627.704		159.499.000
Χρεώστες							453.869		400.000
ΣΥΝΟΛΑ:	256.462.240	123.588.618	40.018.921	124.101	420.100.000				

31ης Δεκεμβρη 1986

ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ

αμείο		161.635	12.043	24.980	198.658
αταθέσεις σε Τράπεζες					
ΕΤΕ/Ναυτιλιακό	77.243.868				
Τράπεζα Κρήτης	148.033	11.259	3.425.392		3.425.392
Τράπεζα Κεντρ. Ελλάδος	145.672.521	23.415	223.064.422		223.064.422
Τράπεζα Εργασίας				4.115.429	4.115.429
Τράπεζα Ελλάδος		644.772.488			
				644.807.162	644.807.162
ΣΥΝΟΛΑ:	223.226.057	3.437.435	4.140.409	644.807.162	875.611.063
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ		915.456.432	129.298.764	46.384.839	647.614.918
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ					1.738.754.953

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ
για NAT (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.)

1

1

Α' ΚΕΦΑΛΑΙΑ

ΠΑΘΗΤΙΚΟ

	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	ΚΛΑΔΟΣ ΕΛΟΕΝ	ΣΥΝΟΛΟ
Πόροι - Κεφάλαια	909.451.486	125.833.979	46.260.498	647.429.422	1.728.975.385

Β' ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Ελληνικό Δημόσιο	751.322	363.505	14.863		1.129.690
Ασφαλιστικοί Οργανισμοί	2.101.379	2.276.174			4.377.553
Λειτουργική Εξυπηρέτηση	248.663	825.106			1.073.769
Προσωρινοί Πιστωτικοί Λογαριασμοί	2.903.582			185.496	3.089.078
Προμηθευτές			109.478		109.478

ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	915.456.432	129.298.764	46.384.839	647.614.918	1.738.754.953
------------------	-------------	-------------	------------	-------------	---------------

ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ

Πάγια NAT (Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν.) (Χρήσης Παγίων)

1

1

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1986

ΧΡΕΩΣΗ

	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Δαπάνες Διοίκησης	3.465.397	11.804.520	65.772	70.656.173	85.991.862
Αμοιβές ΔΣ — Επιτροπών	741.550			476.519	1.218.069
Αμοιβές Παροχής Υπηρεσιών	3.530.108	6.334		3.000	3.539.442
Μισθοδοσία Τακτικού Προσωπικού	18.097.217	31.395.243			49.492.460
Αμοιβές Παροχής Υπηρεσιών Έκτακτου Προσωπικού	168.534	340.848			509.382
Κρατήσεις και εισφορές υ/τρίτων	4.627.172	7.541.497		107.835.394	120.004.363
Έξοδα συντήρησης	89.617	3.921.546	139.248	9.986	4.160.397
Συναλλαγματικές διαφορές	14.861.414			8.986.780	23.848.194
Αποσβέσεις	258.611	1.140.143		292.551	1.691.305
Δαπάνες ψυχαγωγίας Ναυτικών	14.802.996				14.802.996
Δαπάνες νομικής συμπ/σης Ναυτικών	113.102				113.102
Δαπάνες γαμηλίων δώρων	14.707.000				14.707.000
Δαπάνες έκτακτης Οικον. ενίσχυσης	15.090.000				15.090.000
Δαπάνες παλιννόστησης	1.847.320				1.847.320
Δαπάνες συμπ/σης στις Οικον. Ναυτικών	815.000				815.000
Εμπορεύματα αναλωθέντα		1.942.944			1.942.944
Ηλεκτρολογικό υλικό αναλωθέν		132.808			132.808
Κάυσιμα αναλωθέντα		1.709.505			1.709.505
Παροχές προσ/κού		1.337.903			1.337.903
Φθορές απώλειες χρήσης		931.934			931.934
Εμπορεύματα πωληθέντα			1.342.619		1.342.619
Υλικά συσκευασίας πωληθέντα			893.825		893.825
Εμπορεύματα καταστραφέντα			449.100		449.100
Υλικά συσκευασίας καταστραφέντα			40.595		40.595
Μισθοδοσία Έκτακτου Προσ/κού				14.671.569	14.671.569
Χορήγηση Οικον. Επιδομάτων				1.221.078.919	1.221.078.919
Διαφορά Εσόδων — Δαπανών Χρήσης	41.491.770	1.628.097	477.392		43.597.259
	134.707.108	63.833.322	3.408.551	1.424.010.891	1.625.959.872

ΠΙΣΤΩΣΗ

	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ	ΞΕΝΩΝΑΣ	ΠΡΑΤΗΡΙΟ ΤΡΟΦΙΜΩΝ	Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.	ΣΥΝΟΛΟ
Έσοδα από NAT	117.133.353			1.170.203.400	1.287.336.753
Έκτακτα Έσοδα	17.573.755	298.388	592.438	76.931.110	95.395.691
Έσοδα Ξενώνα		63.534.934			63.534.934
Πωλήσεις Εμπορευμάτων			1.282.030		1.282.030
Πωλήσεις Υλικών Συσκευασίας			767.626		767.626
Ανόργανα Έσοδα			766.456		766.456
Χαρτόσημο τιμολ. πωλήσεων			1		1
Διαφορά Εσόδων - Δαπανών χρήσης				176.876.381	176.876.381
	134.707.108	63.833.322	3.408.551	1.424.010.891	1.625.959.872

Πειραιάς 29 Μάη 1987

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ.
ΜΙΧΑΗΛ ΖΕΝΤΕΦΥΛΛΗΣ
ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΠΝΟ

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ
ΛΕΟΝΑΡΔΟΣ ΒΕΝΤΟΥΡΗΣ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΟΙΚΟΝ. ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
ΑΝΔΡΕΑΣ ΚΑΤΣΑΡΟΣ



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνευ φόρου - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(β) = δεξαμενόπλοιο - (μ) = μκτόν)

ΑΒΙΝ ΟΤΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (δ.)...	68	51073
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	83	13800
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.)...	74	74376
ΑΓΑΠΗ	69	10006
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	78	8217
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	65	8374
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Σ.	62	10750
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	69	9677
ΑΓΗΝΩΡ	71	9875
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
ΑΓΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑ	69	9099
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	66	12374
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	85	24500
ΑΓΙΑΣ Α.Σ.	85	23074
ΑΓΙΑΣΟΣ	82	36000
ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ	77	10815
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ	70	8978
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	70	4795
ΑΓΙΟΣ ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ	70	10489
ΑΓΙΟΣ ΜΑΚΑΡΙΟΣ	68	25003
ΑΓΙΟΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ	72	5580
ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	69	14029
ΑΔΑΜΑΣ	69	9982
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ	73	30486
ΑΔΙΑΤΙΚΗ (δ.)...	63	30648
ΑΕΤΟΣ	72	3065
ΑΗΓΙΑΝΝΗΣ	77	30427
ΑΘΛΩΝ	79	10428
ΑΓΓΑΛΙ	70	8898
ΑΓΓΑΙΟΝ	77	14274
ΑΓΓΕΑΣ (δ.)	75	74878
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	64	5931
ΑΓΓΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	74	16006
ΑΓΓΑΝΤ ΣΚΑΨ	76	11084
ΑΓΓΑΝΤ ΣΚΙΠΕΡ	84	16800
ΑΓΓΑΝΤ ΣΤΑΡ	76	15947
ΑΓΓΑΝΤ ΤΖΕΜ	85	16800
ΑΙΝΙΑΣ (δ.)	75	71833
ΑΙΟΛΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ	68	16715

α. Τζουμπάκι 7/6	
ε. Σύνδεσ 4/6	
α. Σιγκαπούρη 19/5	
ε. Νταλάν 18/5	
α. Πασιγιές 18/5	
ε. Λας Πάμας 9/6	
δ. Σουέζ 29/5	
μετ. «Πρώτος» (Όνδ.)	
α. Κολόμπο 18/5	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Βενετία 23/5	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
ε. Τσιτακόγκ 9/6	
ε. Όζακα 4/6	
α. Γάνδη 2/6	
ε. Μπ. Σαχίντ Ρεζάι 11/5	
ε. Βόλο 25/4	
επιμήθε ολλοδαπούς	
α. Σιγκαπούρη 2/5	
δ. Σουέζ 10/6	
δ. Γιβραλτάρ 20/5	
ε. Χιούστον 4/6	
μετ. «Πάνορμος Βίκτορ» (κ.)	
στο Άμστερνταμ 6/6	
προς Σάο Σέμπαστιάο 3/4	
προς Άλεξάνδρεια 29/5	
α. Σάντος 25/5	
α. Σάντος 2/6	
προς Άλγερ 8/4	
α. Τέξας Σίτυ 30/5	
ε. Φουτζέιρα 10/5	
αργεί Χαλκίδα	
α. Μασάουα 31/5	
α. Ντάρμπαν 18/5	
ε. Σιγκαπούρη 7/5	
ε. Τολέδο 5/6	
α. Γιούροπουρ 9/6	
α. Λ. Τσάρλς 20/5	

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΠΟΛΛΟ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΚΟΝΩΤ	81	36061
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΗΣ	80	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΤΛΑΣ	84	10000
ΑΝΑΓΓΕΛ ΒΙΚΤΟΡ	79	10996
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΛΟΥΡ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΚΡΕΝΤΣ (δ.)	81	41390
ΑΝΑΓΓΕΛ ΓΟΥΪΣΤΟΜ	74	13348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΕΝΤΗΒΟΡ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΗΓΚΛ	83	20432
ΑΝΑΓΓΕΛ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ		
(δ.)	82	24655
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΗΝΤΕΡ	85	14400
ΑΝΑΓΓΕΛ ΛΙΜΠΕΡΤ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΜΑΪΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΝΤΙΓΚΝΙΤ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΑΟΥΕΡ	82	19343
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΙΪΣ	74	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΑΞΕΣ	84	24643
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΚΑΨ	79	10993
ΑΝΑΓΓΕΛ ΣΠΙΡΙΤ	78	13889
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΡΑΪΟΜΦ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	71	9229
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΙΝΤΕΛΙΤ	79	13883
ΑΝΑΓΓΕΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΠΠΙΝΕΣ	73	13631
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΑΡΜΟΝΥ	68	12348
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΝΟΡ	76	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΟΥΠ	74	13633
ΑΝΑΓΓΕΛ ΧΟΡΑΪΖΟΝ	77	15378
ΑΝΑΜΕΛΙ	77	14584
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ	80	15688
ΑΝΑΣΤΑΣΙΣ (δ.)	75	69222
ΑΝΑΤΟΛΗ	70	8998
ΑΝΑΦΗ	85	34400
ΑΝΔΡΙΩΤΗΣ	71	18634
ΑΝΔΡΟΜΑΧΗ	69	40316
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.)	84	38500
ΑΝΔΡΟΣ	85	34500
ΑΝΔΡΟΣ ΑΪΛ	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

α. Πόρτ Χάρκωρτ 20/5	
α. Τακόμα 3/5	
ε. Ν. Όρλεάν 6/6	
α. Σαουθάμπτον 26/9	
α. Σιγκαπούρη 1/6	
α. Σιγκαπούρη 5/6	
α. Λέγκχορν 30/5	
ε. Μπαγκόγκ 29/5	
α. Κούς Μπαίλ 25/5	
δ. Σουέζ 5/6	

α. Λας Σπέζια 14/5	
α. Κόμπε 6/6	
δ. Παναμά 20/5	
δ. Παναμά 2/6	
ε. Καμπέντελο 7/5	
δ. Ντόβερ 11/6	
ε. Μπορντό 5/6	
ε. Μπουλόν 1/6	
α. Γιοκαλόν 3/6	
α. Σάντος 1/6	
ε. Λισαβόνα 4/6	
α. Πόρτ Κέλαγκ 21/5	
ε. Κίγκστον 4/6	
α. Βαλένθια 25/5	
α. Ντάρμπαν 2/6	
δ. Σουέζ 31/5	
α. Πειραιά 7/5	
δ. Π. Σαίδ 6/6	
ε. Κοτονό 18/5	
α. Λός Άντζελες 3/4	
α. Βανκούβερ 13/5	
α. Νταβό 12/5	
δ. Π. Σαίδ 9/6	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Ταϊνάν 21/4	
ε. Π. Μωχ. Μπίν Κασίμ 12/5	
δ. Γιβραλτάρ 13/5	
ε. Μαδρίδα 8/6	
προς Ινδία 21/4	
δ. Παναμά 28/5	
α. Πόρτ Χέντλαντ 16/5	
α. Σεπετίμπα 15/4	
αργεί Τάραντα	
δ. Παναμά 6/6	
ε. Π. Σαίδ 1/5	

ΑΪΡΗΝΣ ΓΚΑΛΦ	68	9441
ΑΪΡΗΝΣ ΕΜΕΡΑΛΝΤ	77	9083
ΑΪΡΗΝΣ ΝΤΑΪΜΟΝΤ	81	10714
ΑΪΡΗΝΣ ΣΑΦΑΪΡ	77	10153
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΪΝΤ	83	20960
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΪΟΝ	77	38484
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	83	35000
ΑΙΤΩΛΟΣ (δ.)	69	1599
ΑΚΜΗ	77	16080
ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ	72	9784
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (δ.)	72	19889
ΑΚΡΙΤΑΣ	78	13889
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (δ.)	78	198764
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	72	13638
ΑΚΤΑΙΑ	75	23785
ΑΛΒΟΡΑΔΑ	77	5868
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	75	22575
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ II.	77	1598
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ III.	77	1584
ΑΛΕΞ. Γ. ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	78	15688
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ	57	4365
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	66	16048
ΑΛΕΞΙΟΝ ΧΟΟΥΠ	68	9084
ΑΛΘΑΙΑ	74	23757
ΑΛΙΑΣ	82	4180
ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ	83	15857
ΑΛΙΝΕ	63	10383
ΑΛΙΝΤΑ	73	23218
ΑΛΚΑΙΟΣ	77	11213
ΑΛΚΙΜΟΣ	85	24700
ΑΛΚΜΑΝ	77	14530
ΑΛΚΜΗΝΗ	79	10996
ΑΛΚΥΟΝΙΣ	73	13631
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (δ.)	87	17612
ΑΛΚΥΩΝ	73	8224
ΑΛΜΑ	80	11584
ΑΛΜΑΡ	69	10373
ΑΛΜΙ ΣΚΑΨ	74	22246
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		1800
ΑΛΟΝΗΣΟΣ (δ.)	72	17355
ΑΛΣ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	12963
ΑΛΤΙΣ	79	11000
ΑΛΦΑ ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ	85	14400
ΑΛΦΑ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖ	85	10511
ΑΛΦΑ ΦΕΪΘ	84	22000
ΑΛΦΑ ΦΛΕΪΜ	82	32320

δ. Ντόβερ 6/6	
ε. Κορούνα 19/5	
έπισκευές Πειραιά	
δ. Ντόβερ 9/6	
α. Τέμα 18/5	
α. Ίντσον 20/5	
δ. Παναμά 8/6	
α. Βόλο 11/4	
α. Άδελφίδα 4/6	
προς Γιοκοχάμα 25/3	
δ. Κωνσταντή 5/5	
ε. Ταγκανόουρα 31/5	
ε. Πειραιά 24/4	
δ. Π. Σαίδ 1/6	
α. Σιγκαπούρη 6/6	
αργεί Πειραιά	
ε. Ν. Όρλεάν 4/6	
ε. Πειραιά 28/4	
ε. Πειραιά 30/5	
ε. Ν. Γουέστμινστερ 3/6	
αργεί Χαλκίδα	
ύψωσε παναμαϊκή	
στο Μπαντάρ Άμπας	
α. Νιούκαστλ 27/5	
πρ. «Yüksel Güler»	
α. Σιρεμπόν 23/5	
α. Καζαμπλάνκα 6/6	
α. Ίτακούι 7/5	
ε. Μπαγκόγκ 7/6	
ε. Σάντος 2/6	
α. Μπαγκόγκ 31/5	
δ. Παναμά 24/5	
ε. Χονολουλού 26/5	
ναυπηγ. Καβαχίρι	
αργεί Πειραιά	
α. Ντάρμπαν 7/6	
α. Λέγκχορν 5/6	
α. Μόρο Ρεντόντο 25/5	
α. Ντάρμπαν 3/6	
α. Σλάγκεν 1/6	
α. Σιγκαπούρη 8/6	
ε. Βομβάη 30/5	
α. Σηάτλ 29/5	
α. Καρταγένα 25/5	
α. Ταϊτσούγκ 4/5	
ε. Νταμά 8/6	

ΑΝΕΜΟΣ	76	8376
ΑΝΕΜΩΝΗ	79	10996
ΑΝΘΙΠΗ Λ.	76	16848
ΑΝΘΟΣ	79	11000
ΑΝΙΜΑΡ	65	1926
ΑΝΙΜΑΡ	72	10527
ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	8915
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	9826
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16379
ΑΝΤΕΒΕΝΤΣΙΟΥΡ I	54	5383
ΑΝΤΕΛΙΝΑ	77	16356
ΑΝΤΕΛΙΚ ΓΚΡΕΝΣ	71	30193
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	87	25169
ΑΝΤΕΛΙΚ ΠΡΟΤΕΚΤΟΡ	77	34130
ΑΝΤΕΛΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΦΑΙΗ	84	36353
ΑΝΤΕΛΙΚ ΧΟΟΥΠ	85	25300
ΑΝΤΣΕΛΜΕΡ	72	6666
ΑΝΤΣΟΛΕΤΤΑ	78	24941
ΑΝΤΙΓΟΝΗ	76	23149
ΑΝΤΙΟΠΗ	78	10996
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	11931
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ (δ.)	86	18000
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	81	30622
ΑΝΤΡΙΑ	72	19276
ΑΞΙΟΣ (δ.)	79	19463
ΑΟΥΡΟΡΑ ΠΕΡΑ	76	6051
ΑΠΕΕ	73	16397
ΑΠΗΛΙΩΤΗΣ	75	35716
ΑΠΟΛΙΑ	75	34409
ΑΠΟΛΛΟΝΙΑ XII.	66	1506
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ	82	13800
ΑΡΑΝ	80	10428
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ (δ.)	75	74263
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	77	11281

α. Νταμά 9/6	
ε. Όκλαντ 6/6	
ε. Άνγκόνα 29/5	
α. Άκαγιούτλα 29/4	
μεσογειακές μεταφορές	
α. Τσάνα 15/5	
μετ. «Advance» (Μ.)	
ε. Μπαγκόγκ 24/5	
α. Μπορντό 23/5	
αργεί Πειραιά	
δ. Ντόβερ 6/6	
α. Γάνδη 7/6	
α. Σαβόνα 4/6	
δ. Κωνσταντή 18/5	
προς ΕΣΣΔ 14/4	
ε. Ροζάριο 5/6	
α. Σιγκαπούρη 5/6	
α. Ρότερνταμ 10/6	
α. Τσουκούμι 4/6	
μετ. «Αντίον Σ.Β. (κ.)	
α. Λός Άντζελες 24/5	
α. Άβονμαουθ 7/6	
α. Κάρτασι 30/5	
ε. Χιούστον 8/6	
α. Σάντος 30/5	
α. Χιούστον 4/6	
α. Βίγκο 26/5	
δ. Σέβεν Άιλαντς 31/5	
ε. Γιοκοχάμα 6/6	
α. Γιβραλτάρ 30/5	
πρ. «Φαίδρα»	
α. Τολέδο 5/6	
α. Άμβουργο 7/6	
ε. Αύγουστα 5/6	
αργεί Πειραιά	

ΑΜΑΖΟΝΙΑ	77	9328
ΑΜΑΖΩΝ	79	10986
ΑΜΑΡΑΝΤΟΣ	80	10996
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	83	13600
ΑΜΕΘΥΣΤ	78	13889
ΑΜΙΛΛΑ	72	13631
ΑΜΟΡΓΟΣ	83	34000
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ	78	10995
ΑΜΦΙΩΝ	78	11173

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

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

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

ΑΡΜΠΕΛΛΑ	75	22575
ΑΡΤΕΜΙΣ	87	36648
ΑΡΤΕΜΙΣ	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣ	77	11982
ΑΡΤΕΜΙΣ		
ΓΑΡΟΥΦΑΛΛΙΔΗ(δ.)	77	66259
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	84	22172
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	76	30149
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	76	19633
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	84	25063
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	85	13600
ΑΞΗΜΙΝΑ	66	35001
ΑΞΟΝΑ	81	30500
ΑΞΕΛ'Υ	70	13363
ΑΣΠΙΔΟΣ (δ.)	85	45065
ΑΣΤΗΡ	74	13633
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ (δ.)	70	17485
ΑΣΦΑΛΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.)	62	18033
ΑΣΦΑΛΤ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	74	18309
ΑΤΛΑΝΤΙΚΑ (μ.)	81	14582
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.)	74	128399
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΕ'ΙΛΟΡ	77	37456
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΑΝ	76	16056
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	4916
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΟ'Υ	78	5868
ΑΤΛΑΝΤΙΣ (δ.)	75	44601
ΑΤΛΑΣ	77	11804
ΑΤΛΑΣ Α.Σ.	84	22172
ΑΤΡΩΤΟΣ	70	9247
ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ	72	9301
ΑΥΛΙΣ	72	16402
ΑΥΛΙΣ	79	10993
ΑΦΡΟΣ	70	18328
ΑΧΙΛΛΕΥ (δ.)	62	13017
ΒΑΛΗ ΠΕΡΟ	63	8406
ΒΑΛΙΑΝΤ	72	11076
ΒΑΡΕΝΒΕΛΣ	76	11802
ΒΑΡΗ	82	22474
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Γ.	73	3700
ΒΕΓΚΑ (δ.)	78	18843
ΒΕΛΟΠΟΥΛΑ (δ.)	86	18000
ΒΕΝΕΤΙΚΟ	78	12238
ΒΕΝΙ II.	77	16993
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.)	66	39580
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.)	74	38178
ΒΕΡΑ	65	20806
ΒΕΡΓΟ (μ.)	72	57527
ΒΙΚΤΟΡ	78	9960
ΒΙΚΤΟΡΙΑ	70	2818
ΒΙΚΤΟΡΙΑ II.	68	12005
ΒΙΝΤΖΕΝΣΙΑ	78	14568
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (δ.)	75	72614
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	65	15738
ΒΙΤΟΡΙΑ (δ.)	64	9116
ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ	67	2602
ΒΟΡΡΑΣ (δ.)	70	31464
ΒΟΥΛΚΑΝ	80	9989
ΒΥΖΑΝΤΑ'Ι'Ν ΕΝΤΗΒΟΡ (δ.)	60	1434
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Φ.	77	11269
ΓΑΛΗΝΗ	77	39236
ΓΕΩΡΓΗΣ ΓΕΡΟΝΤΑΣ	78	15269
ΓΕΩΡΓΙΑ Φ.	61	8592
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	61	7116
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	70	19162
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ.	71	6685
ΓΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19284
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508
ΓΙΟΥΡΟΓΙΟΥΝΙΤΥ	77	14275
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14274
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΓΙΩΡΓΗΣ	73	9290
ΓΚΑΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (δ.)	65	2968
ΓΚΑΣ ΜΕΝΤ (δ.)	65	3998
ΓΚΑΛΛ	70	15302
ΓΚΑΛΦ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	21200
ΓΚΕ'Ι'Λ (δ.)	62	2201
ΓΚΙΚΑΣ	80	10991
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΜΠΑ'Ι'Ρ	76	16014
ΓΚΟΛΤΕΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙ		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΓΚΟΛΤΕΝ ΗΓΚΛ	76	13036
ΓΚΟΛΤΕΝ ΚΟΙΜΗΣΙΣ	73	16439
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΑΓΟΣ	74	16439
ΓΚΟΛΤΕΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	77	16275
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΑΝ	69	11148
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΟΥΩΡΝΤ	72	12919
ΓΚΟΛΤΕΝ ΣΠΗΡ	72	12919
ΓΚΟΛΤΕΝ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ	71	12463
ΓΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΓΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΗΤ	76	14592
ΓΚΟΥΝΤ ΦΑΙΗΘ	75	15646
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΕΤΖΕΝΤ	69	22915
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ	70	22912
ΓΚΡΕ'Ι'Σ Α.	71	16306
ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16229
ΓΟΥΑΙΗΒ (δ.)	58	12732
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΙΑΣ	74	23010
ΓΟΥ'Ι'ΝΤΦΟΡΣΤ	62	1427
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΟΝ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΗΤΑΞ	75	19451

α. Σιγκαπούρη 31/5		
υπό ναυπήγηση		
ε. Σαντάντερ 27/5		
ε. Άλεξάνδρεια 3/5		
α. Ν. Όρλεάνη 9/5		
α. Ν. Όρλεάνη 25/5		
ε. Βανκούβερ 23/5		
προς Ρίτσαρντ Μπαί 3/4		
ε. Ντάρμπαν 10/6		
ναυπηγ. Αίσι		
ε. Χάμπτον 6/6		
ε. Σιγκαπούρη 10/6		
προς Γκουάντα		
α. Σάλλου Βόε 6/6		
α. Σουέμπο 16/5		
επιβλήθη άλλοδαπούς		
α. Σαβάννα 22/5		
στον Πειραιά 18/5		
ε. Θάντερ Μπαί 3/6		
ε. Φουτζέιρα 6/6		
στο Κομά Μπαί 26/4		
ε. Θόρλντ 1/6		
επιβλήθη άλλοδαπούς		
αργεί Πειραιά		
ε. Τερνέστη 5/6		
ε. Πειραιά 18/5		
α. Τζέντα 30/4		
επιβλήθη		
α. Χιμέϊ 7/6		
α. Σιγκάγκ 9/5		
α. Λός Πάμας 9/5		
ε. Άμστερνταμ 11/6		
προς Κάντλα 13/4		
στην Καλκούτα 7/1		
α. Πειραιά 18/5		
α. Γιοκχάμα 3/6		
ε. Μομπάσα 11/5		
επιβλήθη άλλοδαπούς		
στο Λόγος 9/6		
α. Φός 2/6		
α. Άμβούργο 6/6		
δ. Σέβεν Άιλαντς 22/4		
δ. Ντόβερ 18/5		
ε. Φιλαδέλφεια 7/6		
αργεί Πειραιά		
α. Φός 4/6		
α. Μπ. Άίρες 2/6		
α. Άμβέρσα 2/6		
αργεί Πειραιά		
προς Πόρτο Καμπέλλο 11/5		
α. Τενερίφ 13/5		
αργεί Πειραιά		
α. Ρουέν 27/5		
αργεί Πειραιά		
α. Μόντρεαλ 31/5		
αργεί Στουλδα		
αργεί Στουλδα		
α. Ν. Όρλεάνη 27/5		
προς Τζέντα 28/5		
α. Λός Άντζελες 20/5		
δ. Σουέζ 6/5		
διάλυση 'Ινδία		
προς Φουτζέιρα 28/5		
α. Ρουέν 19/5		
αργεί Πειραιά		
επισκευές Πειραιά		
α. Παρανάγουα 26/5		
προς Καζαμπλάνκα 31/5		
α. Άμπιτζάν 8/5		
δ. Γιβραλτάρ 1/6		
α. Ρίο Άνδρεό 3/6		
προς Ρίο Άνδρεό 24/5		
α. Φιλαδέλφεια 5/6		
α. Νταλιάν 25/5		
α. Ιταζάι 29/5		
α. Πειραιά 28/5		
α. Βομβάη 15/5		
α. Σάντος 4/6		
α. Ν. Όρλεάνη 15/5		
πρ. Άριζα		
α. Σάντος 4/6		
ε. Λός Γκουέρα 15/4		
α. Κορούνα 3/6		
δ. Παναμά 1/6		
α. Ν. Όρλεάνη 28/5		
α. Ταϊτσούγκ 15/5		
α. Ν. Όρλεάνη 7/6		
αργεί Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάνη 31/5		
α. Ν. Όρλεάνη 29/5		
ε. Ταμπίκο 18/5		
α. Άμβούργο 12/6		
στον Πειραιά		
α. Τής 22/5		
α. Σιγκαπούρη 1/6		
α. Ρίο Γκράντε 27/5		
α. Ντάρμπαν 10/6		
ε. Π. Κουετζάι 15/5		
α. Πειραιά 4/5		
αργεί Πειραιά		
α. Τενερίφ 1/6		
στον Πειραιά		
α. Ν. Όρλεάνη 6/6		
ε. Νάπολη 4/6		
α. Βανκούβερ 4/6		

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΚΟΝΩΤ	76	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΚΟΥΣ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II	75	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΝΓΚ (δ.)	85	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΔΑΝΑΚΟΣ	77	20608
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΑΦΝΗ	74	19451
ΔΕΛΤΑ ΦΛΑΓΚ	58	10586
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	77	64784
ΔΗΛΟΣ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	85	25076
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62585
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	77	12498
ΔΗΜΗΤΡΟΣ ΚΡΗΤΙΚΟΣ	84	21426
ΔΙΑΣ	71	16379
ΔΙΔΥΜΟΙ	76	19166
ΔΟΥΦΟΡΟΣ	72	19162
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	69	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΖΑΒΕΛΙΝ	78	16326
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ	85	21300
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	73	68157
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Φ.	69	2985
ΕΚΤΟΡ	70	16258
ΕΛ ΓΚΑΟΥΤΣΟ	60	2091
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝΗ	75	16421
ΕΛΕΝΗ	60	1995
ΕΛΕΝΗ II.	75	35716
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΕΟΝΟΡΑ Μ. (δ.)	77	66942
ΕΛΕΥΣΙΣ	62	1859
ΕΛΙΖΑΦΘ	69	6006
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΤ (δ.)	75	60657
ΕΛΛΑΣ IN ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734
ΕΛΛΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	11201
ΕΛΛΗ	76	12315
ΕΛΛΗ	76	11282
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΛΟΡ	84	22315
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΒΑΝ		
ΓΚΟΥΑΡΝΤ	84	22135
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑ'Ι'ΝΕΡ	77	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	78	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΕΑΡΙΝΓΚ	84	16805
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΗΦΑ'Ι'ΑΝΤ	85	16805
ΕΛΜΙΝΑ (μ.)	69	54857
ΕΛΟΥΝΤΑ (δ.)	69	41478
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	75	16822
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι'Ζ	85	22208
ΕΝΤΙΟΥΡΑΝΣ	85	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΠΟΣ	77	9786
ΕΠΟΣ	78	6053
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	128140
ΕΡΜΗΣ	72	15951
ΕΡΜΙΟΝΗ	66	4508
ΕΣΠΕΡΟΣ	77	31329
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ	73	18892
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Α.	76	16844
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΥΠΟΣ ΕΞΠΡΕΣ	56	2672
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	73	10713
ΕΥΡΩΠΗ	59	8222
ΕΦΔΙΜ ΤΣΟΥΝΙΟΡ	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 ΚΑΘΙΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	73	11856
ΖΙΜ ΣΥΔΕΛ'Υ	72	13098
ΖΙΜ ΤΡΙΕΣΤΗ	73	11856
ΖΙΝΙ	76	11348
ΖΥΓΟΣ	76	19166
ΗΛΕΚΤΡΑ (δ.)	72	54719

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

α. Μπορντώ 7/6
 ε. Τζέντα 3/6
 α. Ντάρμπαν 31/5
 μεσογειοακές μεταφορές
 δ. Ντόβερ 6/6
 δ. Π. Σαίδ 9/6
 α. Βοστώνη 26/5
 α. Κόρπους Κρίστι 26/5
 μετ. «Θαλασσινή Άξια» (κ.)
 α. Βανκούβερ 3/6
 ε. Άμστερνταμ 3/6
 πρ. «Αίγις Μπλάτικ»
 ε. Κόπερ 4/6
 ε. Νταλιάν 30/5
 ε. Τζέντα 4/6
 α. Σιγκαπούρη 5/6
 ε. Σιγκαπούρη 21/5
 μεσογειοακές μεταφορές
 α. Λεμεσό 4/6
 α. Πειραιά 25/5
 ε. Ικόνιο 25/5
 α. Βερνακούρ 14/5

αργεί Βασόρα
 ε. Τζέντα 25/2
 α. Βανκούβερ 25/5
 δ. Π. Σαίδ 25/5
 α. Σάο Φραντίσκο 30/5
 στη Σίβιαβέτσια
 ε. Γιβραλτάρ 5/6
 αργεί Πειραιά
 δ. Γιβραλτάρ 31/5
 α. Ρίο Γκράντε 2/6
 αργεί Πειραιά
 ε. Ροζάριο 3/6
 προς Πειραιά 15/5
 ε. Σέλλ Χάβεν 22/5
 μεσογειοακές μεταφορές
 α. Ρεϊνίν 27/5
 ε. Άμβούργο 13/6
 προς Πειραιά 4/5
 αργεί Πειραιά
 στην Πάχη (άποψη)κ
 στις Μπίτερ Λέικς
 ε. Χιούστον 8/6
 ε. Βομβάι 7/6
 ε. Ν. Όρλεάν 7/6

α. Ήστ Λόντον 4/6
 δ. Ντόβερ 13/5
 α. Πόρτ Τάλμποτ 13/6
 α. Σιγκαπούρη 28/5
 ε. Βαλτιμόρη 3/6
 α. Τσουρούγκα 21/5
 ε. Χουάγκου 10/5
 α. Σιγκαπούρη 24/5
 δ. Π. Σαίδ 20/5
 α. Βόλο 6/5
 α. Κολομπία 31/5
 ε. Όχος Ρίο Μπαί 3/6
 α. Κολόμπο 30/5
 α. Δουνκέρκη 4/6
 δ. Κων/πολη 6/6
 δ. Σουέζ 8/6
 ε. Φερμάντα 1/5
 δ. Π. Σαίδ 30/5
 ε. Ν. Όρλεάν 7/6
 επωλήθη άλλοδαπούς
 μετ. «Sunderland City» (κ.)
 στην Πάχη (άποψη)κ
 ε. Πρίνς Ρούπερτ 25/5
 α. Άμβέρσα 1/6
 ε. Μπ. Άιρες 13/6
 μετ. «Margaritta M.» (κ.)
 δ. Θερντου Άιλαντ 10/5
 α. Καρμπονέρας 2/6
 α. Άμβέρσα 1/6
 ε. Νιούπορτ 7/6
 επωλήθη διάδωση
 α. Όγκινς 23/5
 αργεί Στυλβόα
 α. Σιγκαπούρη 27/5
 ε. Λισαβώνα 2/6
 προς Δ. Άφρικη 25/4

α. Πειραιά 4/6
 α. Τζέντα 24/5
 μετ. «Μαίρη Λού 2.» (κ.)
 α. Ροζάριο 28/5
 α. Χιούστον 15/5
 προς Όζάκα 23/4
 α. Κολόμπο 7/6
 α. Χάιφα 10/6
 ε. Γιοκοχάμα 6/6
 α. Μπρισμαίην 2/6
 α. Κοντονό 24/5
 α. Λός Άντζελες 25/5
 α. Ρας Σκουκχέιρ 9/3

ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ.....	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16700
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.).....	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ.....	84	25083
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΚΥΡΑ.....	78	15660
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ.....	77	15660
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ.....	68	15660
ΘΑΡΡΑΛΕΟΣ (δ.).....	69	51732
ΘΑΣΟΣ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ.....	76	9444
ΘΕΑΓΕΝΗΣ.....	72	9986
ΘΕΟΚΟΣ.....	78	16685
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ.....	73	69904
ΘΕΟΛΗΠΤΟΣ.....	65	41872
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (δ.).....	68	44863
ΘΕΟΦΑΝΩ.....	77	14584
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ.....	82	24000
ΘΕΟΦΙΛΟΣ Ι. ΒΑΤΗΣ.....	77	16380
ΘΕΡΜΟΠΥΛΑΙ (δ.).....	55	8992
ΘΕΤΙΣ.....	74	35540
ΘΗΡΑΣΙΑ.....	84	28100
ΘΗΣΕΑΣ (δ.).....	76	51546
ΘΗΤΑ ΑΡΓΩ (δ.).....	72	2895
ΙΑΣΩΝ (δ.).....	75	64739
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ.....	55	5690
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ.....	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	73	15498
ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ.....	68	16227
ΙΟΣ.....	85	34400
ΙΧΘΕΙΣ.....	77	19166
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.).....	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ.....	81	18610
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ (δ.).....	82	30041
Κ. Ζ. ΜΙΧΑΛΟΣ.....	76	16023
ΚΑΒΑΔΙΑΣ Ν.....	71	9810
ΚΑΒΟ ΜΑΠΑΣ.....	77	12772
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ.....	76	12772
ΚΑΘΡΙΝ Λ.....	70	16285
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.....	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ.....	85	17879
ΚΑΛΜΑΡ.....	51	6199
ΚΑΛΥΨΩ (δ.).....	68	35450
ΚΑΜΑΤΕΡΗ.....	78	14568
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ.....	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ.....	59	8313
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ.....	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ.....	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (μ.).....	78	9918
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.).....	72	58185
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ.....	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	10372
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Γ. Π.....	76	123648
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Δ.....	77	21194
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	69	9116
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	82	29281
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ.....	73	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΑΛΒΑ.....	72	14212
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ.....	71	13017
ΚΑΡΜΕΝ ΜΑΡΕ.....	73	6900
ΚΑΡΜΕΝΣΙΤΑ.....	73	13324
ΚΑΡΟΛΙΝΕ Π.....	67	12702
ΚΑΡΟΣ.....	68	12701
ΚΑΡΠΑΘΟΣ.....	73	34067
ΚΑΡΥΑΝΤΑ.....	70	16040
ΚΑΡΥΑΤΙΣ.....	72	12059
ΚΑΣΤΩΡ.....	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ.....	68	2376
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.).....	66	38878
ΚΑΤΙΝΑ (δ.).....	77	10480
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΠΑΣ.....	87	10500
ΚΕ'Ι'Π ΡΕ'Ι'Σ.....	73	62311
ΚΕ'Ι'Π ΣΑΝ.....	78	245140
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.).....	71	2963
ΚΙΜΩΛΟΣ II.....	67	12701
ΚΙΝΑΡΟΣ.....	70	44954
ΚΙΡΚΗ (δ.).....	62	1591
ΚΙΣΣΑΜΟΣ (δ.).....	77	17300
ΚΛΑΙΡΗ Α. ΤΣΑΒΛΙΡΗ.....	72	9824
ΚΟΜΕΤ.....	71	15547
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.....	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	83	45025
ΚΟΝΚΑΡ ΗΦΑΙΣΤΟΣ.....	77	105000
ΚΟΝΚΑΡ ΘΕΟΔΩΡΟΣ (μ.).....	72	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΟΜΙΝΑΜΠΑ.....	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ.....	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.).....	68	22836
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ.....	70	24693
ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ.....	71	14764
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΚΑΡΡΙΕΡ.....	84	38000
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.).....	72	40720
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ.....	71	8830
ΚΡΑΝΤΟΡ.....	76	6598
ΚΡΑΤΙΛΑΟΣ.....	75	6084
ΚΡΑΤΩΝ.....	76	7427
ΚΡΗΤΗ (δ.).....	69	34169
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΜΕΘΥΣΤ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.).....	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.).....	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΚΑΡΝΕΤ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΓΚΟΛΑΝΤ.....	86	13100
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.).....	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ.....	78	10832
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.).....	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.).....	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΚΟΡΑΛ.....	82	11500
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.).....	73	42470

δ. Σκώ 19/5.....	82	18250
πρός Σαντάνα 5/6.....	77	10832
α. Χάντερστον 3/6.....	86	24000
ε. Ρόκυ Πόιντ 3/6.....	82	11500
επιωλήθη "Ελληνες.....	78	10832
δ. Σουέζ 9/6.....	86	13100
δ. Βόλο 8/5.....	86	24900
α. Αλγκεκίρας 29/5.....	82	18250
μετ. «Τεπασίους» (κ.).....	79	10832
α. Πειραιά 4/6.....	74	61054
α. Ν. Όρλεάν 8/5.....	86	13100
α. Μομπά 29/5.....	73	61054
μετ. «Εόλη» (ε.).....	73	42470
α. Πειραιά 3/6.....	82	11500
α. Πόρτ Κέμπλα 21/5.....	86	24000
ε. Γιβραλτάρ 23/5.....	86	24000
αργεί Πειραιά.....	86	24900
α. Καμπίσι 26/5.....	71	11101
α. Τοκουγιάμα 5/5.....	67	9549
α. Κόρπουκ Κρίστι 22/5.....	76	6598
στο Μπιλμπό 8/5.....	73	11170
α. Σιγκαπούρη 25/5.....	78	21194
μεσογειακές μεταφορές.....	66	13870
α. Ν. Υόρκη 7/6.....	62	4784
ε. Πειραιά 9/5.....	71	17355
ε. Πειραιά 22/5.....	77	23596
πρ. «Αρμενιστής».....	81	29710
α. Σιγκαπούρη 10/6.....	86	24253
α. Κήλαγκ 5/6.....	77	20823
ε. Αλεξάνδρεια 3/5.....		
ε. Ρίο Γκράντε 16/5.....		
δ. Παναμά 18/5.....		
μετ. «Γιάκι» (κ.).....	68	4350
δ. Παναμά 8/5.....	77	18658
ε. Μπαγκόγκ 26/5.....	68	9118
α. Σαγκά 17/5.....	78	9485
α. Ν. Όρλεάν 1/5.....	69	8825
α. Ντάρμπαν 1/6.....	83	36000
ε. Λά Πλάτα 2/6.....	72	8848
στη Λουάντα.....	70	16306
δ. Γιβραλτάρ 27/3.....	81	30644
δ. Κωνσταντή 7/5.....	66	2953
α. Όζακα 30/5.....	70	10618
στο Ούμ Κουάσα.....	74	52830
δ. Π. Σαίβ 31/5.....	76	11049
α. Λός Άντζελες 13/5.....	66	29287
α. Μπωμόν 8/5.....	72	14212
στο Φορκάντος 22/5.....	76	18104
δ. Π. Σαίβ 3/6.....	73	71764
ε. Μπαγκόγκ 29/5.....	77	11264
στο Χώρα Φακάν 23/3.....	78	33191
α. Άμβέρσα 11/6.....	83	20200
αργεί Πειραιά.....	78	12958
α. Σιγκαπούρη 4/6.....	77	6228
α. Καράτσι 4/6.....	68	9650
δ. Πόρτ Σαίβ 8/6.....	69	9045
α. Λίβερπουλ 10/6.....	75	24408
α. Σαουθάμπτον 10/6.....	72	16402
πρός Ιαπωνία 13/5.....	73	63287
α. Νάπολη 29/5.....	74	16006
α. Βαλένσια 31/5.....	70	14878
α. Τζέντα 2/6.....	72	10008
δ. Π. Σαίβ 3/6.....	74	8740
α. Ντάρμπαν 8/6.....	81	42105
α. Άμβέρσα 30/5.....		
α. Μονόπολη 29/5.....		
α. Γέλα 14/5.....		
α. Μπιλμπό 6/6.....	74	21755
ναυπηγ. Τόκυο.....	53	1493
πρ. «Kohwa Maru».....	65	2676
αργεί Πειραιά.....	70	17485
α. Πειραιά 3/6.....	81	23000
ε. Σάντος 2/6.....	68	22391
α. Τενερφί 28/5.....	72	20713
α. Καλαμάτα 4/1.....	69	18923
ε. Ντάρμπαν 26/2.....	73	31427
α. Λίβερπουλ 9/6.....	68	9504
ε. Μαζατλάν 27/5.....	69	8065
α. Βανκούβερ 18/5.....	69	8064
ε. Σέβεν Άιλαντς 3/6.....	70	11256
α. Σεπετίμπα 29/5.....	77	5874
πρός Σιγκαπούρη 21/4.....	83	32300
αργεί Πειραιά.....	70	5590
α. Πειραιά 28/4.....	72	17432
α. Σιγκαπούρη 9/6.....	67	1262
πρ. «Cassiopeia».....	80	33500
δ. Παναμά 7/6.....	74	33147
α. Τέμα 19/5.....	68	9505
α. Άμβούργο 28/4.....	76	11282
α. Ραβέννα 20/5.....	69	9623
ε. Φουτζέιρα 11/5.....	74	9800
α. Τζουμπά 28/5.....	78	10994
δ. Σέβεν Άιλαντς 30/4.....	81	29761
α. Ν. Υόρκη 3/6.....	74	15938
πρός Ρόττερταμ 28/5.....	84	19800
ε. Άμβέρσα 11/6.....	70	51602
ε. Φέλιξστού 12/6.....	73	17432
α. Ίμνιγκχαμ 2/6.....	79	5700
ε. Κόμπε 6/6.....	75	68411
α. Άμβέρσα 3/5.....	72	9824
ναυπηγ. Σπλίτ.....	65	8344
ε. Ξιγκάγκ 1/6.....	67	40075
α. Ταγκακόνα 4/6.....	71	16269
	80	40000
	70	19024
	73	85367
	73	30077
	68	29324
	72	17510
	75	14785
	75	28082
	83	21000
	78	19974
	48	3368
	85	25000
	69	22391

ε. Βοστώνη 4/6	α. Κόμπε 6/6	στις Μπίτερ Λέικς 12/6	ε. Μομπάσα 28/5	α. Μόντρεαλ 4/6	α. Άμβούργο 12/6	πρός Άρούμπα 29/4	α. Ρίο Ιανέιρο 4/6	ε. Μπ. Σαχίν Ρεζάι 9/5	δ. Σουέζ 7/6	δ. Π. Σαίβ 3/6	δ. Π. Σαίβ 1/6	δ. Π. Σαίβ 4/6	στο Άμβούργο 15/6	δ. Π. Σαίβ 3/6	α. Φουτζέιρα 28/5	ναυπηγ. Ναγκασάκι	πρ. «Scan Venture»	α. Άμστερνταμ 11/6	πρός Λιβύη 29/4	ε. Άμβούργο 9/6	δ. Παναμά 5/6	αργεί Πειραιά	α. Πειραιά 6/11	α. Ίμνιγκχαμ 3/6	ε. Τζέντα 7/5	α. Σάν Νικόλας 3/6	α. Ύμουίντεν 6/6	πρός Τικουγιάμα 22/5																				
στις Πειραιά 13/6	ε. Πειραιά 2/6	δ. Ντόβερ 13/6	ε. Ταϊλ σφ Μπάνη 13/6	αργεί Πειραιά	πρός Ιαπωνία 22/5	α. Λός Άντζελες 1/6	α. Ν. Όρλεάν 15/5	α. Πόρτλαντ 22/5	αργεί Πειραιά	αργεί Σετομπά	υπερστέιλε κυπριακή	πρ. «Φανή Άννα»	στη Φορταλέζα	α. Νάπολη 7/6	πρός Κίνα 29/3	α. Σιγκαπούρη 4/6	πρός Ντακάρ 31/5	ε. Ταϊτσούνγκ 19/5	πρός Κήλαγκ 17/4	ε. Μομπάσα 25/5	ε. Ταμπίκο 25/5	αργεί Πειραιά	αργεί Βασώρα	δ. Σουέζ 6/6	ε. Μπιλμπό 10/6	πρός Άζόρες 24/4	μετ. «Ενία» (κ.)	δ. Γιβραλτάρ 28/5	πρ. «Μεσσαριά»	ε. Ντόρντρεχτ 14/6	πρ. «Jarama»																	
ε. Παρανάγου 9/5	επισκευές Πειραιά	α. Πειραιά 3/6	επιωλήθη αλλοδαπούς	α. Μάντρε ντε Ντέους 2	πρός Γάνδη 21/5	πρός Έϊλντ 9/6	α. Ν. Όρλεάν 6/5	ε. Παρανάγου 18/5	ε. Σάο Φρανσίσκο 31/5	α. Τζέντα 18/4	ε. Άμβέρσα 1/6	α. Ρουέν 5/6	α. Γένοβα 5/6	πρός Βενεζουέλα 24/5	α. Άσντοντ 1/6	ε. Ν. Χάβεν 26/5	α. Μασσαλία 2/6	α. Ν. Όρλεάν 19/5	επιωλήθη αλλοδαπούς	α. Ρόττερταμ 15/5	ε. Τσιτακόγκ 9/6	δ. Παναμά 13/5	ε. Μπιλμπό 7/6	α. Τζέντα 2/6	πρός Σ. Άραβία	α. Χοντίντα 23/5	α. Τόκυο 30/5	πρός Κεμπέκ 31/5	α. Ν. Χάβεν 25/5	α. Άμπου Ντάμι 10/6	α. Πειραιά 3/6	ε. Βρέμη 11/6	ε. Πειραιά 24/5	πρός Πειραιά 7/3	δ. Σέβεν Άιλαντς 22/4	α. Τραμαντάι 29/5	σημαία Μάλτας	στον Πειραιά	α. Άμβέρσα 10/6	ε. Πειραιά 4/5	α. Φλάσσιγκ 23/4	πρός Σαμουάν 20/5	α. Σαβόνα 6/6	πρός Βανκούβερ 30/5	ε. Βανκούβερ 3/6	μεσογειακές μεταφορές	α. Μπάχια Μπλάνκα 4/6	α. Άμστερνταμ 30/5

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

ΜΙΛΕΝΑΚΙ	70	15345
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΝΕΡ	71	15998
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'ΟΝΕΣ	72	1563
ΜΙΝΙ ΛΑ'Ι'Τ	70	1585
ΜΙΝΙ ΛΑΜΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ	69	1569
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΝΤΕΡΝ	71	1566
ΜΙΝΙ ΛΑΠ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'ΜΠΟΡ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Ν	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΕ'Ι'Σ	69	1570
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗ	71	1557
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΗΤΖΕΝΤ	74	1588
ΜΙΝΙ ΛΗΦ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΙΖΑΡΝΤ	72	1562
ΜΙΝΙ ΛΙΛΑΚ (δ.)	70	1598
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΚ	71	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΙΟΥΤ	70	1582
ΜΙΝΙ ΛΟΥΟΥΦ	71	1563
ΜΙΝΙ ΛΟΥΡΥ	71	1598
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤ	71	1584
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΖΙΚ	70	1587
ΜΙΝΙ ΛΟΥΤΟΥΣ	70	1591
ΜΙΝΙ ΛΟΥΜ	74	1577
ΜΙΝΙ ΛΟΥΝΑΡ	70	1592
ΜΙΝΙ ΛΥΜΦ	75	1587
ΜΙΝΙ ΛΩ	71	1594
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1592
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1580
ΜΙΝΩΣ	75	28082
ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ	66	22217
ΜΙΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ	74	28082
ΜΙΧΑΗΛ (δ.)	76	51977
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (δ.)	75	60930
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	68	23067
ΜΙΧΑΛΗΣ (μ.)	72	55204
ΜΙΧΑΛΗΣ	69	12748
ΜΙΧΑΛΗΣ	74	8825
ΜΙΧΑΛΗΣ Β.	72	20715
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΕΜΟΣ	78	16726
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.)	73	61172
ΜΟΝΤΑΝΑ	73	19818
ΜΟΝΤΟΜΠΑ	82	18011
ΜΠΑΛΚ ΒΕΝΤΙΟΥΡΕΡ	83	31500
ΜΠΑΛΚ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ	83	32129
ΜΠΑΛΜΑΡ	72	6680
ΜΠΑΡΜΠΑΝΙΚΟΣ	72	13686
ΜΠΑΤΗΣ	73	78373
ΜΠΕΤΤΥ	70	10495
ΜΠΙΑ	75	7246
ΜΠΙΑΝΚΑ Λ.	73	9771
ΜΠΟΝΙΤΟ (δ.)	69	63357
ΜΠΟΥΕΝΑ ΒΕΝΤΟΥΡΑ (δ.)	81	29910
ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΜΠΡΕΣΣΑ (δ.)	82	34000
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	79	16935
ΜΠΡΑΒΟ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	61	6155
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ	66	9085
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΤΑΡ	65	5050
ΜΠΡΗΖ	64	35082
ΜΠΡΗΜ	85	25227
ΜΠΩΜΟΝΤ (δ.)	75	68637
ΜΥΚΟΝ ΓΟΥΛΙΗΒ	77	13382
ΜΥΚΟΝΟΣ	67	12277
ΜΥΣΤΡΑΣ (δ.)	69	51705

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

ε. Πενάνγκ 10/6.		
α. Μπρέικ 27/5		
επωλήθη Έλληνες		
επωλήθη αλλοδαπούς		
α. Σπλιτ 5/6		
αργεί Πειραιά		
πρός Κωνσταντίνα 17/4		
ε. Κόρκ 11/6		
πρός Αρούμπα 7/6		
ε. Χόγκ Κόγκ 16/5		
αργεί Πειραιά		

α. Μομπίλ 1/6		
αργεί Ν. Όρλεάνη		
α. Αντίγκονα 3/6		
αργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 31/5		
δ. Παναμά 27/5		
αργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 1/6		
α. Δεμεράρα 25/5		
αργεί Πειραιά		
αργεί Ν. Όρλεάνη		
αργεί Πειραιά		
αργεί Ν. Όρλεάνη		
αργεί Πειραιά		
αργεί Ν. Όρλεάνη		
α. Ν. Όρλεάνη 3/6		
αργεί Ν. Όρλεάνη		
ε. Μπελίζ Σίτ 15/5		
α. Μομπίλ 2/6		
α. Ν. Όρλεάνη 6/6		
ε. Βαλένσια 4/6		
ε. Γκιζάν 19/4		
αργεί Πειραιά		
α. Μπιλμπαό 5/6		
αργεί Πειραιά		
αργεί Πειραιά		
δ. Παναμά 8/6		
δ. Δεμεράρα 29/5		
αργεί Ν. Όρλεάνη		
α. Ν. Όρλεάνη 29/5		
α. Τζέντα 11/5		
δ. Παναμά 26/5		
α. Πειραιά 21/5		
α. Χιούστον 23/5		
αργεί Ν. Όρλεάνη		
α. Ν. Όρλεάνη 21/5		
α. Ν. Όρλεάνη 26/5		
πρός Πειραιά 14/5		
α. Παράναγους 28/5		
δ. Κωνίπολη 10/5		
α. Τέξας Σίτ 22/5		
πρός Φιλαδέλφεια 29/5		
πρός Σ. Αραβία 6/5		
δ. Σουέζ 7/6		
μετ. «Πλύμουθ» (κ.)		
ε. Πειραιά 9/4		
ε. Ριγίκα 26/5		
α. Κόμπε 30/5		
δ. Π. Σαίτ 16/5		
ε. Παράναγους 29/5		
α. Κολόμπο 27/5		
ε. Πειραιά 4/6		
α. Φάλας 26/5		
δ. Σουέζ 4/6		
ε. Χουάγκου 25/5		
ε. Τζουμπάιλ 1/6		
α. Γένβα 1/6		
μεσογειακές μεταφορές		
ε. Ίμινγκχαμ 23/5		
α. Σκάπα Φλόου 7/6		
ε. Ν. Όρλεάνη 7/6		
α. Ρουές 23/5		
ε. Πειραιά 3/6		
α. Πειραιά 29/1		
αργεί Πειραιά		
πρ. «Αφρική»		
αργεί Έλεουσία		
α. Σιγκαπούρη 20/5		
επωλήθη αλλοδαπούς		
ε. Λέγκχορν 5/6		
ε. Τζέντα 29/5		
α. Κόρπους Κρίστι 25/5		

ε. Ν. Όρλεάνη 1/6		
α. Ρεσίφ 3/6		
αργεί Κενίτρα		
α. Φουτζέιρα 4/4		
α. Φουτζέιρα 16/5		
α. Ρόττερταμ 6/6		
ε. Βομβάη 28/5		
α. Ν. Όρλεάνη 1/6		
αργεί Έλεουσία		
α. Ν. Όρλεάνη 27/5		
ε. Πειραιά 2/6		
αργεί Πειραιά		
α. Φουτζέιρα 11/6		
επωλήθη αλλοδαπούς		
πρός Τζέντα 7/5		
α. Σαουδάρα 14/6		
στο Έλ Χόκλ (αποθήκη)		
δ. Γιβραλτάρ 31/5		
α. Γιβραλτάρ 8/6		
α. Βενετία 4/6		
α. Ταρραγκόνα 30/5		
ε. Τάραντα 4/6		
α. Γένβα 2/6		
αργεί Δουνκέρκη		
πρός Λατόκ 28/5		
δ. Σουέζ 6/6		
πρός Φόκλαντς 15/4		
ε. Ζεντάνοβ 7/6		

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

ΟΘΟΝΗ (δ.)	71	17355
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ		
ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΠΡΟΥΝΤΕΝΣ	86	24253
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΗΜΑΝ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΚΑ'Υ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΣΤΡΕΝΓΚΟ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑΔΕΡ	86	35600
ΟΙΝΟΥΣΣΙΑΝ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ	86	24253
ΟΛΥΜΠΙΑ	66	3400
ΟΛΥΜΠΙΑ	72	4999
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΡΗΦΕΡ	71	9709
ΟΛΥΜΠΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	76	178808
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΑΞΥ (μ.)	82	35417
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	77	14644
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΕΛΟΝΤΥ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΙΡΑΚΛ	84	17879
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΡΗΜ (δ.)	74	18204
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΕ'Ι'ΝΜΠΟΥ (δ.)	75	43744
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	76	66259
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΣΤΟΥΡΥ	72	15498
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΥΟΠ	73	15478
ΟΛΥΝΘΙΑ	72	11946
ΟΜΕΡ	58	2556
ΟΡΑΜΑ (δ.)	73	20768
ΟΡΕΣΤΙΑ	72	11946
ΟΣΕΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ	83	20689
ΟΣΕΑΝ ΚΙΓΚ	83	20487
ΟΥΑΝΤΕΡΣ (δ.)	70	17485
ΟΥΜΠΑΡΑΝΑ (δ.)	65	28133
ΟΥΡΑΝΙΟ ΤΟΞΟ	53	2605

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

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

αργεί Πειραιά		
ε. Παράναγους 3/5		
πρός Δ. Αφρική 18/4		
α. Ν. Όρλεάνη 28/4		
ε. Μπρισματίν 9/6		
ε. Μπάρι 2/6		
αργεί Άλεξάνδρεια		
πρός Ρίγα 9/6		
πρός Ιαπωνία 16/5		
ε. Σαλβαντόρ 28/5		
ε. Σαλβαντόρ 3/6		
α. Καζαμπλάνκα 17/5		
α. Ν. Όρλεάνη 7/6		
δ. Παναμά 5/6		
α. Άμπερσα 3/6		
δ. Γιβραλτάρ 4/6		
ε. Ρόττερταμ 22/5		
α. Νιούπορτ 10/6		
πρ. «Πόρος»		
ε. Άλιβέρι 29/5		
ε. Μπ. Άιρες 9/5		
ε. Φιλαδέλφεια 6/6		

ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768
ΠΑΛΑΝΕΤ.....	78	9884
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).....	65	31768
ΠΟΛΥΤΩ.....	68	36365
ΠΟΛΥΧΡΟΝΗΣ.....	77	18014
ΠΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ.....	64	2981
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ.....	81	15852
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ.....	71	80194
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	85	15880
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	74	15976
ΠΟΠΗ.....	67	11002
ΠΟΠΗ Π.....	77	10558
ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ.....	55	5033
ΠΟΣΕΙΔΩΝ.....	68	10691
ΠΟΣΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048
ΠΟΥΝΕΝΤΕΣ.....	68	9650
ΠΡΟΓΚΡΕΣ ΑΤΛΑΝΤΙΚ.....	78	6300
ΠΡΟΜΗΘΕΑΣ (δ.).....	71	60929
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (δ.).....	74	124724
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	3166
ΠΥΛΟΣ.....	81	13800
ΠΥΡΡΟΣ.....	77	14072
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).....	57	12875
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ'Υ (δ.).....	77	18325
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ'Υ 2 (μ.).....	79	32023
ΡΑΜΠΙΚ ΜΠΑΙ'Υ'Υ 3 (δ.).....	78	69016
ΡΑΜΠΛΑ ΤΖΟΥΝΙΟΡΣ.....	77	5802
ΡΕΑ ΣΑΝ.....	69	1999
ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.....	77	1573
ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΚΑ'Υ.....	70	15769
ΡΙΚΙ (μ.).....	85	25250
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160
ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611
ΡΟΣΑΝΑ.....	78	11348
ΡΟΥΛΑ.....	62	811
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ.....	74	13633

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

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

δ. Γιβραλτάρ 5/6
α. Ρίο 'Ιανέιρο 1/6
ε. Ν. 'Υόρκη 8/6
πρός Ταϊβάν 23/5
δ. Σουέζ 26/5
ε. Τσιτακόγκ 7/6
ε. 'Ασάμπτο 3/6
ε. Λάγος 2/5
α. Μπιζέρια 26/5
δ. Σέβεν 'Αίλαντς 23/5
α. Ντουλούθ 29/5
πρός Φώκλαντ 28/4
ε. Μπαντάρ Σαχίντ Ρεζάι 23/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/6
ἀργεί 'Ελευσίνα
πρός Βερμούδες 5/6
α. Πειραιά 24/5
διάρκεια Κίνα
ε. Γκιζών 19/5
ἀργεί Πειραιά
στό Γκιζών (ἀποθήκη)
α. Τενερίφη 22/5
ε. Πειραιά 3/6
ε. Πεαρανάγιο 23/5
δ. Ντόβερ 30/5
ἀργεί Πειραιά
ε. Ροζάριο 1/6
ε. Γιοκοχάμα 6/6
α. Μανίλα 28/5
α. Χιούστον 6/6
α. Γουάιμινγκτον 7/6
ε. Ζήμπαργκ 9/6
ε. Νταλιν 27/5
α. Λός Πάμας 27/5
ε. Βρέμη 5/6

ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	71	9644
ΣΑΜΠΙΛΛΕ (δ.).....	65	2916
ΣΑΜΤΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.).....	77	19742
ΣΑΝ Π.....	81	35522
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	79	10800
ΣΑΝ ΤΖΩΝ.....	71	9077
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ.....	71	9084
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ.....	75	1999
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ.....	78	13646
ΣΑΞΕΣΟΡ III.....	76	16993
ΣΑΠΠΟΡ ΟΛΥΜΠΙΚΣ.....	72	16402
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ.....	57	9001
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583
ΣΕΡ ΤΖΩΝ.....	78	10995
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).....	76	81438
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228
ΣΗ ΓΙΟΥΝΙΟΝ.....	83	21427
ΣΗ ΚΕΗ.....	75	15223
ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....	71	9767
ΣΗ ΛΟΡΝΤ.....	70	9793
ΣΗΓΚΛΟΥΡ (δ.).....	74	17724
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465
ΣΙΔΩΝ.....	66	2202

ΣΙΛΒΕΡ ΑΘΕΝΣ.....	73	9948
ΣΙΛΒΕΡ Α'Ι'ΜΠΕΞ.....	78	11866
ΣΙΛΒΕΡ ΑΡΡΟΥ.....	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΓΚΑΛΦ.....	84	13750
ΣΙΛΒΕΡ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	77	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΗΓΚΛ.....	78	11272
ΣΙΛΒΕΡ ΚΑΛΟΥΝΤ.....	75	8981
ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800
ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	84	13911
ΣΙΜΟΥΝ.....	71	9093
ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663
ΣΙΦΝΟΣ Α'Ι'ΑΛΑΝΤ.....	85	10511
ΣΚΑΠΟΥ'ΙΝΤ.....	70	9077
ΣΚΑΠΑΕ'ΙΚ.....	53	3899
ΣΚΟΡΠΙΟΣ.....	77	19166
ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364
ΣΟΦΟΥΛΑ.....	76	3814
ΣΠΟΡΑΔΕΣ (δ.).....	85	18000
ΣΠΥΡΟΣ (δ.).....	65	31296
ΣΠΥΡΟΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	85	16794
ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701
ΣΤΑΛΩ 2.....	68	22118
ΣΤΑΜΙΝΑ.....	69	13942
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΑΡΝΤΟΡ.....	67	39403
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).....	73	32510
ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334

ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886
ΣΤΑΡ ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ.....	77	19886
ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ II.....	71	1584
ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. Λ. (δ.).....	76	163810
ΣΤΕΝΑ ΤΡΑΣΤ.....	81	32292
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	69	11432
ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	60	2517
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	8953
ΣΥΜΜΑΧΙΑ.....	57	2520
ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576
ΣΥΡΑ.....	77	16380
ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.).....	66	38280
ΤΑΝΙΤ (δ.).....	75	4525
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ Γ.....	58	4236
ΤΑΡΕΚ.....	53	4097

δ. Μπρανσμπάτελ 30/4
ἐπιβλήθη διάρκειση
ε. Σάν Λορέντζο 2/6
ε. Ν. 'Ορλεάνη 7/6
πρός Σύνδου 8/5
α. Καρατάι 15/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5
ε. Βομβάη 18/5
ε. Σάντσαβαλλ 16/5
ἐπιβλήθη ἀλλοδαπούς
δ. Κων/πολη 15/5
ε. Σιγκαπούρη 10/6
ἀργεί Λομπίτο
πρός Σόνιο 15/4
ε. 'Αλεξάνδρεια 7/4
α. Ραβέννα 28/5
ε. 'Ιταλίας 30/5
πρός Μπαγκόγκ 27/5
α. Ντουλούθ 20/5
ε. Χιούστον 8/6
α. Ρίο Γκράντε 28/5
πρ. «Ση Γκλόρι»
α. Τζέντα 20/5
ἀργεί Χαλκίδα

δ. Σουέζ 6/6
α. Παραντίτι 31/5
ε. Βαλπαράϊζο 28/5
δ. Παναμά 6/6
α. Γιοκοχάμα 2/6
α. Λονδίνο 13/6
ε. Κάλουντιμποργκ 11/3
στό Ζανζιβάρη 7/5
δ. Παναμά 2/6
μετ. «Trinity Sierra» (κ.)
ἀργεί Πειραιά
ε. 'Οκλαντ 6/6
δ. Παναμά 7/5
ἀργεί Χαλκίδα
ε. Βενετία 16/5
πρός Ροστίκ 3/4
α. Καταγένα 9/1
πρός Ρότερνταμ 27/5
πρός 'Αρτζούλ Τέρμινταλ 30/4
α. Λουλέα 30/4
α. Μόρρο Ρεντόντο 5/5
α. Σάντος 25/5
στόν Πειραιά 19/5
πρός Ρότερνταμ 4/6
πρός Βατούμ 3/5
α. Χέυ Πόιντ 3/6

α. Σαγκανουσί 3/6
α. 'Οζάκα 5/6
α. Ραβέννα 4/6
δ. Σουέζ 3/6
ε. Χάυ Πόιντ 5/6
μετ. «Dignity» (κ.)
ἐπιβλήθη ἀλλοδαπούς
ἐπιβλήθη
μεσογειακές μεταφορές
α. Σιγκαπούρη 19/5
ε. Καταγένα 4/6
στό Γκουαγιακούιλ
ε. 'Αμστερνταμ 11/6
μεσογειακές μεταφορές
μεσογειακές μεταφορές

ΤΥΧΗ.....	70	10886
ΥΒΟΝΝΗ.....	68	13858
ΥΔΡΟΧΟΣ.....	75	19166
ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167
ΦΑΔΕΡ.....	77	17323
ΦΑΕΘΩΝ.....	71	11502
ΦΑΙΔΡΑ (δ.).....	71	73503
ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519
ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).....	74	23123
ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).....	75	138255
ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747
ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).....	84	31411
ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).....	74	118215
ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ I.....	83	17217
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ II.....	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ III.....	84	19049
ΦΕ'Υ'ΡΟΥΣ IV.....	84	19049
ΦΙΛΙΑ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	76	22297
ΦΙΛΙΑ ΣΗ.....	75	22577
ΦΙΛΙΚΟΝ Α. (δ.).....	76	41330
ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).....	68	48682
ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).....	75	24614
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).....	83	31321
ΦΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384
ΦΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΑΛΙΑΜΣ.....	62	19974
ΦΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374
ΦΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713
ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	74	20513
ΦΛΑΓΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	72	7201
ΦΛΑΓΚΣΙΠ Α. (δ.).....	77	159633
ΦΛΟΙΣΒΟΣ.....	71	19747
ΦΛΩΡΑ.....	81	8831
ΦΛΩΡΑ Κ.....	78	15364
ΦΟΡ ΦΑΓΚΣ II.....	58	10340
ΦΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ.....	73	17918
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).....	75	118216
ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ Χ.Κ.....	84	22000
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ.....	65	9464
ΦΡΑΤΖΗΣ.....	72	12463
ΦΡΕΝΤΣΙΠ Α. (δ.).....	76	122945
ΦΡΗ ΓΟΥΑΙΝΒ.....	79	9418
ΦΡΗ ΣΠΙΡΙΤ.....	83	19550
ΦΡΗΝΤΟΜΣΙΠ Α. (δ.).....	75	146309
ΦΡΗΝΤΟΝ.....	70	9839
ΦΡΟΝΗΣΙΣ.....	71	9885
ΦΡΟΣΤΥ.....	73	6680
ΦΡΤΕΙΝΗ Α.....	76	33107
ΦΡΤΕΙΝΗ Φ.....	68	2928
Χ.Α. ΜΑΡΓΑΡΟΝΗΣ.....	85	22629
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ.....	72	33267
ΧΕΡΙΤΕ'ΙΤΖ.....	77	39366
ΧΙΟΣ (δ.).....	81	23000
ΧΙΟΣ ΚΑΙΠΠΕΡ.....	73	6680
ΧΙΟΣ ΠΡΑ'ΙΝΤ.....	72	6671
ΧΙΟΣ ΦΑΙΝΘ.....	68	5527
ΧΛΟΗ.....	82	36202
ΧΟΕΓΚΧ ΑΜΑΛΙΑ.....	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΔΑΝΑΟΣ.....	84	14103
ΧΟΕΓΚΧ ΜΑΙΡΗ.....	84	14403
ΧΡΗΣΤΟΣ Κ. II.....	67	3831
ΧΡΙΣΤΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	70	4145
ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	76	16935
ΧΡΥΣΑΝΘΗ.....	57	1328
ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).....	61	13360
ΧΡΥΣΟΥΛΑ Π.....	57	2361
ΩΚΕΑΝΙΣ (μ.).....	86	24500

α. Λίβερπουλ 22/5
α. Χιούστον 4/6
α. Γάνδη 30/5
α. Πειραιά 21/5
α. Κάρντιφ 11/6
ε. Ρεσίφ 1/6
στο Τσαοτζίβ 13/12
ἐπισκευές Πειραιά 30/3
ε. Πειραιά 18/5
ἀργεί Πειραιά
α. 'Αμσούργιο 4/6
α. Μπαχαράιν 6/6
δ. Σουέζ 8/6
μεσογειακές μεταφορές
ε. Τσάνα 28/5
α. Φάλλμουθ 6/6
δ. Παναμά 8/5
ε. Σαγκάη 3/5
α. Χαμίνα 14/5
στό Σάντος 4/6
α. Μίνα αλ Φαχάλ 15/5
δ. Π. Σαΐδ 3/6
α. Ν. 'Υόρκη 3/6
ε. Μομπά 4/6
ε. Ν. 'Υόρκη 21/5
στη Ν. 'Υόρκη (ἀποθήκη)
α. 'Ασόντον 14/5
ε. Μορμουγκό 8/6
πρός Κίνα 28/4
ἀργεί Πειραιά
ἀργεί Πειραιά
α. Ρότερνταμ 16/5
πρ. «Meredit E.»
α. Λός Πάμας 9/6
α. Λαύριο 4/5
πρ. «Ken Victory»
α. Μόχα 21/5
πρός 'Ομάν 3/2
α. Μουτσούρε 25/5
στό Χάρ αλ Ζουμαϊφ
μετ. «Trias Unity» (κ.)
πρός 'Αλγερία 17/4
α. Φιλαδέλφεια 4/6
πρός Περισκό 7/2
α. Ντάρμαν 4/6
ε. Βισακαπατάνμ 30/5
ε. Τζέντα 6/6
α. Ναγκόγκια 20/5
α. Πειραιά 4/6
α. Βαλλέτα 23/5
α. 'Αλγκεκίρας 21/5
πρός 'Ακαμα 24/4
α. Μπαμόν 17/5
α. Λέγκχορν 4/6
α. Βαλπαράϊζο 19/5
α. Φουτζέιρα 12/6
ε. Ν. 'Ορλεάνη 28/5
ε. Χιούστον 6/6
ε. Πανζάγκ 31/5
ε. Κολόμπο 9/6
ἀργεί Πειραιά
μετ. «Sea Fria»
ε. Λάγος 17/4
μεσογειακές μεταφορές
μεταφορές Περισκό
μεσογειακές μεταφορές
ναυπηγ. Ταμόνο



ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

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

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

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

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

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΑΠΗ (δ.π.)	63	21613
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.κ.)	71	54687
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (μ.π.)	71	8349
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ (π.)	72	15110
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	69	10182
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ	73	8910
ΑΓΙΟΣ ΑΙΜΙΛΙΑΝΟΣ (κ.)	71	18922
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)	55	2056
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (κ.)	74	14671
ΑΓΛΑΪΑ 7 (π.)	74	8944
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΕΛΛΟ	78	36548
ΑΗΣ ΓΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΕΝΣ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	69	6326
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ (δ.κ.)	75	18251
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	70	17485
ΑΘΛΟΣ IV (κ.)	66	1716
ΑΘΩΣ (κ.)	82	21733
ΑΪΛΑΣ ΓΚΑΛΑΠΑΓΚΟΣ (μ.)	82	1051
ΑΪΛΑ	72	16235
ΑΪΝΙΚΟΛΑΣ 1 (κ.)	76	12376
ΑΪΝΤΑ (κ.)	72	31935
ΑΪΝΤΗΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.)	72	43479
ΑΙΟΛΟΣ (κ.)	68	3858
ΑΙΟΛΟΣ (Μπχ.)	71	9885
ΑΙΟΛΟΣ Κ. (Μ.)	66	40787
ΑΪΡΟΝΕ Σ.Β. (κ.)	76	32567
ΑΪΣΜΠΕΡΓΚ (Όνδ.)	62	1133
ΑΙΤΖΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (Μπχ.)	73	53964
ΑΪΦΑΝΟΥΡΙΟΣ	74	33061
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (π.)	69	5694
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΙΤΑΣ (Μπχ.)	71	9888
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ (κ.)	71	7402
ΑΚΤΗ (κ.)	71	15756

ΑΚΤΙΒΙΤΥ ΠΡΙΝΣ (δ.π.)	73	61300
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (λ.)	72	18724
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	18134
ΑΛΕΓΚΡΕ (π.)	75	8896
ΑΛΕΚΟΣ Μ. (κ.)	74	20715
ΑΛΕΞ ΠΑ (κ.)	72	10237
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Μ.Ι. (κ.)	69	1434
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ	81	15894
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	77	126621
ΑΛΕΞΙΑ II (δ.π.)	72	9943
ΑΛΕΞΦΑΥ II (κ.)	65	1219
ΑΛΘΕΑ (κ.)	71	20045
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΚΙ (π.)	72	9943
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΙΣ (π.)	68	9383
ΑΛΚΙΜΟΣ (Μπχ.)	87	10511
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΗ (κ.)	70	1599
ΑΛΤΑΙΡ (κ.)	69	4718
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΤΙΣ (κ.)	70	2601
ΑΛΦΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΟΞΙΝΑ (π.)	69	8054
ΑΜΑΖΟΝ	71	31584
ΑΜΑΝΤΕΟΥΣ	75	12969
ΑΜΕΘΥΣΤ (κ.)	78	13889
ΑΜΕΡΙΚΑ XIII (π.)	64	4988
ΑΜΟΚΟΥΡΑ (Ν.Ζ.δ.)	77	19867
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (κ.)	72	43253
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ Γ. (κ.)	60	1218
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ (κ.)	75	16629
ΑΝΑΤΟΛΗ (κ.)	72	14213
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.κ.)	77	6898

ε. Λός Πάλας 18/5		
ε. Νταμί 6/6		
ε. Μάντρε ντέ Ντέους 2/6		
α. Ρίο Ιανέιρο 3/6		
ε. Ρίο Γκράντε 23/5		
ε. Άμβούργο 4/6		
δ. Παναμά 14/5		
ε. Σάν Λορέντζο 5/6		
α. Σάν Λορέντζο 30/5		
α. Σάντος 3/6		
μεσογειακές μεταφορές		
α. Χάλα 22/5		
α. Κήλαγκ 6/6		
ε. Τέξας Σίτυ 27/5		
ε. Ίνστιν 27/5		
πρόσ Περσικό		
ε. Άμβούργο 11/6		
πρόσ Πειραιά 4/6		
επισκευές Πειραιά		
πρόσ Ταϊβάν 28/5		
α. Παουλάκ 27/5		
α. Μπαχραϊν 8/6		
α. Γιβραλτάρ 4/6		
ε. Βηρυτό 20/5		
α. Καράτι 8/6		
πρόσ Τουάμπε 29/5		
α. Γιούροπουρτ 11/6		
δ. Σουέζ 6/6		
ε. Θεσσαλονίκη 25/5		
πρόσ Βενεζουέλα		
πρόσ Μεραϊνή		
α. Ν. Όρλεάν 17/5		
στή Τσιτακόγκ 13/6		
πρ. «Limbas»		
α. Ν. Όρλεάν 13/5		
στό Ταμπό		
πρόσ ΗΠΑ 8/5		
άρχει Πειραιά		
ε. Παρανέγυρα 27/5		
άρχει Πειραιά		
α. Γιβραλτάρ 8/6		
ε. Φουτζέιρα 17/5		
ε. Χέι Πόιντ 2/6		
α. Λός Πάλας 9/6		
πρόσ Χιόστον 21/5		
πρ. «Αλέα»		
δ. Παναμά 10/5		
α. Γιούροπουρτ 12/6		
πρόσ Μαντράς 2/5		
επισκευές Έλληνας		
μετ. «Anna Siera» (κ.)		
πρ. «Han Pacific»		

α. Σάλλομ Βόε 5/6		
ε. Λειξόες 4/6		
στόν Πειραιά 10/6		
α. Ρεσίφ 1/5		
δ. Σουέζ 19/5		
ε. Π. Κουεϊτά 15/5		
ε. Γιούροπουρτ 28/5		
δ. Σουέζ 17/5		
α. Κήλαγκ 7/6		
πρόσ Φουτζέιρα 25/5		
πρόσ Μαϊάμι 8/5		
α. Μανφρεντάνια 27/5		
α. Ρόττερταμ 11/6		
α. Ντουάλα 14/5		
πρόσ Άλγιέρ 23/5		
πρόσ Γαρούπα		
ε. Βοστώνη 30/5		
ε. Ταμπό 26/5		
ναυπηγ. Τόκυο		
ε. Γάνδη 5/6		
στή Μπετζάνια 13/6		
ε. Άμβέρσα 8/6		
πρόσ Άμβέρσα 29/5		
ε. Μαδέιρα 4/6		
πρόσ Γιοκοχάμα 31/5		
α. Κουβέιτ 8/6		
α. Χιόστον 4/6		
ε. Βομβάη 23/5		
α. Γένοβα 7/6		
ε. Πειραιά 23/5		
α. Βαγκάρ 4/6		
πρόσ Ίταλία 2/6		
α. Ν. Υόρκη 2/6		
α. Βαλέττα 2/6		
ε. Ν. Όρλεάν 24/5		
ε. Πειραιά 30/5		
στή Σύρο 8/5		

ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ-ΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (δ.π.)	71	2806
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (κ.)	72	9284
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΟΡ	73	13753
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	72	13732
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΠΙΣΤΟΣ (π.)	73	9690
ΑΝΘΕΟΝ ΕΞΠΡΕΣ (Βρ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΙΤΑ I (κ.)	76	4817
ΑΝΙΤΟ	80	30507
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑΜΑΡΙΑ (κ.)	60	5911
ΑΝΤΖΕΛ II (π.)	74	14324
ΑΝΤΖΕΛ Ν. (κ.)	74	15412
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕΪΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΩΝΗΣ (κ.)	71	5868
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΞΙΟΝ ΕΣΤΙΝ (κ.)	73	16997
ΑΠΜΑΝ 1 (π.)	77	11559
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΚΑΛΥΨΙΣ (π.)	74	11045
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ IX (κ.)	70	1437
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ X (κ.)	74	1546
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΛΑΚ (κ.)	75	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑΪΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (Όνδ.)	69	5872
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΡΑΜΗΣ (Μπχ.)	87	10511
ΑΡΑΜΗΣ (π.)	68	15907
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΣΑΝ (κ.)	71	4995
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ II (κ.)	77	10003
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32241
ΑΡΓΥΡΟΥΛΑ (κ.)	70	10899
ΑΡΓΥΡΩ (κ.)	67	1523
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΙΕΣ (Μ.)	60	7839
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ Σ.		
ΩΝΑΣΗΣ (δ.)	76	125465
ΑΡΚΑΔΙΑΝ (κ.)	71	4992
ΑΡΚΟ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	79	11223
ΑΡΚΟ ΡΙΒΕΡ (κ.)	74	8869
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30847
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΤΑΚΙ (κ.)	69	7574
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Κ. (κ.)	71	9206
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ (Μ.)	69	15874
ΑΡΧΩΝ (κ.)	73	16349
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΕΡΙΣ (Μπχ.)	81	34447
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (κ.)	78	10350
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (π.)	77	9437
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΤΣΕΣΤΥ (κ.)	78	10336
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑΪΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (κ.)	78	9636
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	75	12804
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16386
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κε.)	66	2335
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (π.)	61	16154
ΑΧΙΛΛΕΥΣ (Λιβ.)	74	9844

ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
BAMANT ΓΟΥΑΙΗΒ (π.)	85	16623
BANNA (κ.)	68	16258
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΑΣΜΑΝ (κ.)	78	20328
ΒΕΛΟΣ I, II (π.)	75	15981
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	67	37722
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	76	11321

μεσογειακές μεταφορές

πρ. «Δημήτρα»
στή Λισσαβόνα 8/6
πρόσ Τάραντα 25/5
δ. Παναμά 30/5
ε. Βανκούβερ 30/5
άρχει Πειραιά
πρόσ Σπλιτ 25/5
στό Κολόμπο
πρόσ Μπέρμπερα 21/5
ε. Τρομπέτας 1/6
α. Άμβέρσα 2/6
ε. Βανκούβερ 27/5
πρόσ Άμβέρσα 30/5
πρόσ Κωνσταντίνα 28/4
πρόσ Πειραιά 4/5
α. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 3/5

ε. Ν. Όρλεάν 7/6
στό Σουέζ
δ. Π. Σάιτ 2/6
πρόσ Ντουάλα 5/4
πρόσ Μπαλμπόα 23/5
πρόσ Ίαπωνία 23/5
πρόσ Κόμπε 2/6
πρ. «Virgilia»
πρ. «Chris Isa»
πρ. «Veerhaven»
πρ. «Gert Staerke»
πρόσ Κωνσταντίνα 17/5

α. Βανκούβερ 13/5
ναυπηγ. Τόκυο
ε. Λονδίνο 11/6
ε. Πειραιά 30/5
α. Χιόστον 23/5

α. Σάντος 31/5
ε. Ίμμιγκχαμ 14/5
πρ. «Μαρούλα»
πρ. «Almajor»
ε. Πειραιά 2/5
α. Δουνκέρκη 4/6
ε. Μόκχα 31/5

α. Τζουέμα Τέρμιναλ 5/5
α. Π. Χάρκωρτ 22/5
πρόσ Άμπιτάν 23/5
δ. Ντόμπερ 28/5
πρόσ Πάμο Λιγκουάντο
άρχει Πειραιά
πρόσ Ντουάλα 17/5
πρόσ Μαυρίκιο 25/5
πρ. «Λάρα Σ.»
ε. Ν. Όρλεάν 18/5
πρόσ Άκαμα 5/6
πρόσ Μπαντάρ Άμπας
πρόσ Ίνδια 2/6
δ. Παναμά 26/5
α. Μάρ ντέλ Πλάτα 27/5
πρόσ Πόρτ Χάρκωρτ 19/5
α. Ρεσίφ 27/5
α. Φιλαδέλφεια 30/5
α. Σιγκαπούρη 5/6
πρόσ Βανκούβερ 29/5
πρόσ Τζιμπουτί 9/6
πρόσ Κριστομπίλ 16/5
α. Μπιλμπό 2/6
πρόσ Μείλι Άϊλαντ 6/3
ε. Σαβόνα 7/6
επισκευές Πειραιά
άρχει Πειραιά
πρόσ Άλεξάνδρεια 9/5

ε. Τερνέστη 4/6
πρόσ Άλγερια 1/5
πρόσ Βενεζουέλα 30/4
πρόσ Περσικό 27/5
πρ. «Mulheim»
πρόσ Καλλάδο 10/5
α. Λ. Τσάρλε 23/5
στό Κάργκ
πρόσ Σιγκαπούρη
πρόσ Άλγερια 4/6

BIENNA GOYNT N. (κ.)	76	17161
BINE ΝΤΡΟΠ*	72	19654
ΒΙΤΑΛΙ (κ.)	74	15941
ΒΛΑΧΕΡΝΑ (κ.)	71	17430
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360
ΖΟΜΑΡ	71	15759
ΒΡΥΣΗ (κ.)	74	8915
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ II (κ.)	76	1599
ΓΑΛΗΝΗ (π.)	68	10239
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (δ.π.)	59	12299
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ. (Μπχ.)	77	14782
ΓΙΑΝΝΗΣ Α. (Κ.)	72	8987
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	80	1039
ΓΙΟΥΝΙΤΥ I (π.)	73	58821
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 ΚΑΡΙΜΠΗΑΝ (δ.π.)	77	3999
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040
ΓΚΑΖ ΝΟΡΠΤΣΗ (δ.π.)	82	4764
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764
ΓΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (π.δ.)	66	2691
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040
ΓΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.π.)	65	1598
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635
ΓΚΑΛΕΡΙ (δ.Μπχ.)	68	81257
ΓΚΑΛΑΝΤΑ'ΝΤ	65	1222
ΓΚΛΟΥΜΠ ΕΜΠΡΕΣΣ	71	15004
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (π.)	69	11148
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΙΟΥ (κ.)	68	9812
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΑΝ (π.)	78	20328
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΙΜΙΖΟΥ (Π.)	76	13024
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ (π.)	75	13036
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΣΤΑΡ I. (κ.)	68	9417
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (π.)	79	13005

ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΑΛΚΟΝ I (π.)	83	24843
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΑΡΒΕΣΤ (κ.)	72	13179
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΟΥΠ I (π.)	77	14531
ΓΚΟΛΑΝΤΕ ΧΟΡΑ'Ι ΖΟΝ (π.)	75	13036
ΓΚΡΑΙΝΣ (κ.)	63	10085
ΓΚΛΥΚΗ ΡΗΦΕΡ (π.)	62	1265
ΓΚΥΚΟΦΙΛΟΥΣΣΑ (κ.)	75	17203
ΓΟΥΔΕΛΟΥΠΗ I. (π.)	81	11503
ΓΟΥΔΑΙΜΕΑ	84	34253
ΓΟΥΕ'ΙΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067
ΓΟΥ'Ι'ΝΕΡ (π.)	73	13631
ΓΟΥΣΤΕΓΟΥ'Ι'ΝΤ	70	11329
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΘΕΜΙΣ (κ.)	74	22997
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ	83	24500
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕ'Ι'ΤΟΡ (δ.κ.)	73	2219
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕ'Ι'ΤΟΡ	68	22782
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ	68	22798
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΛΙΤΥ (μ.)	70	56799
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)	71	56800
ΓΟΥΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΡ (δ.)	78	126281
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΟΛΑΡ (δ.)	79	126280
ΓΟΥΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042
ΓΟΥΤΕΡΠΡΙΝΤ (Μπχ.)	77	16278
ΓΡΕΓΟΣ	77	30326
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Δ. (κ.)	69	9481
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115
Δ. ΦΟΡΤΟΥΝΕΕ (κ.)	84	10562
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229
ΔΑΜΩΝ	74	20712
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	71	9222
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Μ. (π.)	59	1226
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. (κ.)	66	19419
ΔΟΝΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	72	17355
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ (Μπχ.)	86	34620

ΕΒΕΛΥΝ (π.)	74	9112
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625
ΕΒΙΤΑ II (κ.)	65	1442
ΕΙΡΗΝΗ Κ. (κ.)	70	14671
ΕΙΡΗΝΗ Μ. (κ.)	70	23597
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ (π.)	67	23552
ΕΛ ΣΟΛ (Ο'Οδ.)	66	14852
ΕΛΕΝ Γ. (π.)	71	11069
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713
ΕΛΕΝΗ (δ.)	74	43441
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344
ΕΛΕΝΗ Π. (μ.π.)	72	94989
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)	75	11441
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Κ. (π.)	76	11804
ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936
ΕΛΛΙΝΑ II (δ.κ.)	79	19634
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344
ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (δ.)	75	45000
ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΛΕΝΤΟΡ (δ.)	75	60491

πρός Τζέντα 28/5	
δ. Έλσκόρη 25/5	
α. Ν. Όρλεάνη 21/5	
ε. Άμβέρσα 20/5	
δ. Σουέζ 2/6	
πρός Καλούς Λιμένες 30/4	
πρός Β. Κορέα 28/4	
ε. Ρουίνκον 11/6	
α. Χιούστον 1/6	
αργεί Πειραιά	
διάλυση Μπαγκλαντές	
α. Π. Σάιθ 10/6	
πρ. Τριαντάφυλλος Μ.	
πρός Ίνδια 3/5	
α. Π. Κορτές 21/5	
πρός Άλγίρι 24/4	
πρός Νόρβικ 3/6	
ε. Φουτζέιρα 15/5	
πρός Γάνδη 4/6	
α. Γιούρπουρι 16/5	
μετ. «Είλιτ» (π.)	
πρός Πόρτ Όχκα 31/5	
πρός Γιβραλτάρ 10/6	
ε. Σουέζ 6/6	
ε. Κρατ'ακόδοκας 6/6	
πρός Μπανίνας 2/6	
ε. Σουέζ 5/6	
ε. Γκέρμης 2/6	
ε. Πειραιά 27/5	
ε. Βισακαπατάν 9/6	
πρ. Ρεϊνίον 12/6	
στο Ντουμπάι	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Ν. Όρλεάνη 6/6	
ε. Φουτζέιρα 10/6	
πρός Ντάρμαν 15/5	
υπέστειλε ελληνική	
υπέστειλε ελληνική	
πρός Βενγκάτ 30/3	
υπέστειλε ελληνική	
υπέστειλε ελληνική	
πρ. Πόρτ Λιμόν 5/6	
πρ. Σιγκαπούρη 15/5	
υπέστειλε ελληνική	
υπέστειλε ελληνική	
πρ. Σαντάντερ 31/5	
ε. Πόρτο Άλέγκρε 4/6	
πρ. Βενεζουέλα 13/5	

υπέστειλε ελληνική	
πρ. «Γκόλντ Φάλκον»	
πρ. Μανζανίλλο 17/5	
υπέστειλε ελληνική	
πρ. «Γκόλντ Χόουπ»	
υπέστειλε ελληνική	
ε. Πειραιά 31/5	
πρ. Δακάρ 21/5	
πρ. «East Express»	
πρ. Κορούνα 7/6	
πρ. Ν. Κορέα 16/5	
α. Κολόμπο 28/5	
αργεί Πειραιά	
αργεί Πειραιά	
α. Ναβάιμο 4/6	
δ. Παναμά 28/5	
πρ. Τουρκία 30/5	
πρ. Φορμάντλ 3/6	
πρ. ΗΠΑ 5/6	

πρ. Μπελίζ 4/6	
δ. Ντόβερ 12/6	
πρ. Λόας Άντζελες 1/6	
πρ. Φάλας 11/6	
πρ. Πόρτ Σέντραλ 13/6	
α. Γιούρπουρι 24/5	
α. Φουτζέιρα 8/6	
α. Τζέντα 6/6	
πρ. Σουέζ 29/5	
ε. Κεμπέκ 1/6	
α. Γάνδη 20/5	
διάλυση Μπαγκλαντές	
πρ. ΗΠΑ 29/5	
πρ. Τζέντα 10/6	
επωλήθη	
πρ. Μάλτα 13/5	
πρ. Βανκούβερ 25/5	
υπέστειλε ελληνική	
μεσογειακές μεταφορές	
επωλήθη	
ε. Μάντρε ντε Ντέους 3/6	
πρ. Γιοκχάμα 25/4 *	

στη Λισαβόνα *	
πρ. Κωνσταντίνα 2/6	
μεσογειακές μεταφορές	
πρ. «Ατλάντικ Προσπερίτυ»	
α. Γιβραλτάρ 29/5	
πρ. Ιαπωνία 30/5	
διαγράφεται	
στη Μπαγκόγκ 21/5	
α. Ν. Όρλεάνη 4/6	
πρ. «CYS Brilliance»	
πρ. Γιάντσου 22/5	
πρ. Σούμπικ Μπαϊ 17/5	
πρ. «Ψηλορείτης»	
πρ. Τουρκία 18/5	
πρ. Σιγκαπούρη 22/5	
πρ. Γιβραλτάρ 26/5	
πρ. Γιάντσου 8/6	
πρ. Γιβραλτάρ 15/5	
επωλήθη άλλοδαπούς	

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.Μπχ.)	76	47344
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (κ.)	71	14705
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ ΣΤΡΕ'Ι'Τ (κ.)	72	16207
ΕΛΜΠΕΛΛΑ IV	76	23980
ΕΛΠΙΔΑ (π.)	71	8166
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (π.)	75	9064
ΕΛΠΙΣ	82	30564
ΕΜΕΡΑΛΑΝΤ (δ.κ.)	73	104150
ΕΜΙΛ Σ. (κ.)	75	9438
ΕΜΠΡΕΣ (Μπχ.)	65	8187
ΕΝΑΡΣΙΣ (κ.)	77	11083
ΕΝΤΕΒΟΡ (δ.κ.)	71	17355
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι Ζ I (π.)	74	13687
ΕΝΤΕΡΠΡΑ'Ι Ζ II (π.)	73	10058
ΕΞΕΚΙΟΥΤΙΒ	77	19253
ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247
ΕΠΙΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814
ΕΠΙΤΑΛΟΦΟΣ (κ.)	76	20412
ΕΡΑΤΩ (δ.κ.)	74	44608
ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕ'Ι'Β (π.)	86	15952
ΕΡΝΗ (π.)	81	15178
ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044
ΕΣΚΟΡΠΙΟ (π.)	74	8042
ΕΣΚΟΥΑ'Ι'Ρ (κ.)	68	11434
ΕΣΜΕΡΑΛΑΝΤΑ I. (π.)	84	22629
ΕΣΠΕΡΑΝΣΑ (π.)	85	22980
ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985
ΕΣΤΙ (π.)	72	10351
ΕΣΤΟΡΙΑ (Μ.)	69	9162
ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199
ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875
ΕΥΝΙΚΗ	77	29875
ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035
ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356
ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355
ΕΥΠΟ ΚΑΙΤΗ (π.)	69	8676
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546
ΕΥΤΥΧΗΣ Μ. (κ.)	76	21360
ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366
ΖΑΡΝΑΤΑ	77	69338
ΖΑΦΕΙΡΑ (δ.κ.)	75	176008
ΖΕΥΣ (κ.)	71	77443
ΖΕΥΣ I (π.)	60	17447
ΖΕΦΥΡ (δ.κ.)	68	48058
ΖΕΦΥΡΟΣ II	77	18838
ΖΙΡΚΟΝ (δ.κ.)	70	17485
ΖΗΝ	79	16379
ΖΗΝΑ	79	16390
ΖΗΝΑ	57	2875
ΖΗΝΑ	76	17129
ΖΗΤ ΓΚΛΟΥΡΥ	68	10397
ΖΗΤ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (κ.)	72	6721
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΕΥΧΗ*	76	37650
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΙΔΕΑ*	78	11003
ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873
ΘΑΡΡΟΣ (π.)	63	3293
ΘΕΑΝΤΟ (κ.)	69	10650
ΘΕΑΝΤΟ Α.Σ. (κ.)	72	22866
ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ ΠΕΤΡΑΚΗΣ	82	15296
ΘΕΟΔΩΡΗΤΟΣ (κ.)	71	16276
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ II (κ.)	70	1467
ΘΕΤΙΣ (κ.)	72	20432
ΘΗΤΑ ΠΗΓΑΣΟΣ (δ.Ο'Οδ.)	67	2838
ΘΩΜΑΣ Γ. (κ.)	65	1000
ΙΑΣΩΝ Σ. (π.)	71	41961
ΙΑΙΔΑ (δ.κ.)	75	39995
ΙΟΝΙΑΝ ΝΤΕΣΤΙΝΥ (Μαλ*)	59	3704
ΙΟΝΙΑΝ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	66	18155
ΙΟΝΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (Μαλ*)	58	3993
ΙΟΣ (π.)	70	3971
ΙΡΙΣ (κ.)	70	5278
ΙΣΜΗΝΗ (π.)	68	4202
ΙΣΤΡΙΑ	81	31000
ΙΩΝΙΑ (κ.)	69	10524

ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.)	72	11171
ΚΑΛΙΟΠΗ (δ.κ.)	70	17485
ΚΑΛΙΟΠΗ II (λ.)	83	17086
ΚΑΛΙΠΟΛΙΣ (κ.)	69	9731
ΚΑΛΥΝ (κ.)	69	11430
ΚΑΜΑΡΑ	77	36112
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.)	77	21667
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.)	67	16098
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	76	16037
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ II (κ.)	72	16018
ΚΑΠΕΤΑΝ Β (Μ.)	68	24801
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΜΑΤΗΣ (π.)	58	2966
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Μπχ.)	80	30649
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.)	73	11954
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΡΕΓΟΣ (δ.π.)	54	10993
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	68	13532
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.)	81	1800
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (κ.)	74	17135

ΚΑΡΙΝΑ	74	34103
ΚΑΡΙΝΑ (κ.)	72	11954
ΚΑΣΤΟΡ (π.)	73	21754
ΚΑΣΤΟΡ (δ.κ.)	77	19459
ΚΑΤΙΑ	71	4940
ΚΑΤΙΑ Κ. (π.)	57	1324
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.)	76	10805
ΚΕ'Ι'Π ΑΝΤΙΜΠΕΣ	72	14651
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΤΙΝΤ	71	9842
ΚΕ'Ι'Π ΚΟΡΦΟΥ (κ.)	78	9862
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.)	77	9942

στη Σιράχα 6/6	
πρ. Ρότερνταμ 28/5	
α. Ν. Όρλεάνη 29/5	
ε. Γάνδη 11/6	

ε. Σιγκαπούρη 31/5
α. Μπρέικ 6/6
ε. Ν. Όρλεάνη 29/5
στο Κολόμπο
πρ. Σ. Άραβία 8/5
στο Χορμούζ 1/8/86
δ. Γιβραλτάρ 6/6
ε. Λάρνακα 5/6
πρ. Μπ. Άμπας 11/6
πρ. Λόας 9/5
ε. Σουέζ 7/6
πρ. «Transocean Enterprise»
στη Χοντζίντα 6/5
α. Γκέρλαντ 26/5
πρ. Κωνσταντίνα 25/4
πρ. Μπόννου 28/3
πρ. Περού 3/6
πρ. Άλγερια 14/5
πρ. Πότι 17/5
ε. Τζέντα 2/6
δ. Παναμά 26/5
δ. Σουέζ 3/5
πρ. Τζάκσονβιλ 27/5
α. Ν. Όρλεάνη 10/5
α. Τενερίφη 3/6
επωλήθη άλλοδαπούς
υπέστειλε παναμαϊκή
ε. Μαπούτο 27/5
δ. Π. Σάιθ 2/6
ε. Βανκούβερ 28/5
πρ. Λός Άντζελες 12/6
πρ. Καλλίδο 9/5
δ. Σουέζ 9/6
α. Μογκαντίσου 14/3
πρ. Μεξικό 30/5
πρ. Αίγυπτο 27/5
δ. Έλαινόρη 21/5
α. Ν. Όρλεάνη 27/5
πρ. Φιλανδία 4/6
α. Τζουμα Τέρμιναλ 28/5
στο Μπαχαρίν 15/6
στη Σαφάφα (άποθήκη)
πρ. Τάρτουξ 4/6
πρ. Ντάρμπαν 25/5
α. Πειραιά 30/5
α. Σικάγο 4/6
δ. Ντόβερ 7/6
δ. Σουέζ 4/6
στο Καράτι 21/5
ε. Χιούστον 31/5
ε. Κουβέιτ 24/5
πρ. Κασσιούμ 11/5
στη Βασώρα
ε. Σιγκαπούρη 3/5
άρχει Άγ. Δομινίκο
πρ. Άλγερι 29/4
πρ. Σ. Άραβία 10/6
πρ. Ιταλία 15/5

ΚΕΪ'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.)	71	9826
ΚΕΪ'Π ΡΙΟΝ	72	9542
ΚΕΪ'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.)	74	8896
ΚΕΪ'Π ΣΤΑΡ (Μ.)	68	24688
ΚΕΪ'Π ΧΟΟΥΠ (κ.)	75	6741
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.)	72	11954
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ ΟΥΑΝ (Λιβ.)	74	7557
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ ΧΟΟΥΠ (π.)	74	16882
ΚΙΒΑ'Ι ΤΣΗΦ (π.)	70	1585
ΚΙΚΑ (κ.)	76	19451
ΚΙΜΩΛΟΣ III (π.)	66	6995
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1572
ΚΙΤΙΟΝ (δ.Μπχ.)	69	79969
ΚΙΤΣΑ (κ.)	76	24800
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.)	76	15756
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.)	68	40826
ΚΛΙΒΙΑ (κ.)	74	20712
ΚΟΛΟΜΠΟ (κ.)	70	2913
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	77	33200
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014
ΚΟΡΝΕΤ (Μπχ.)	78	9862
ΚΟΡΥ	77	33509
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.)	75	17175
ΚΟΣΜΑΣ Κ. (κ.)	51	7128
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.π.)	74	15994
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.)	75	16221
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (κ.)	71	54781
ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ (δ.κ.)	68	54540
ΚΡΙΣΣΑ (π.)	79	12784
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.)	68	15809
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.)	77	9634
ΚΥΖΙΚΟΣ (κ.)	69	9777
ΚΥΘΗΡΑ (κ.)	68	15994
ΚΥΘΗΡΑ ΣΗ (κ.)	70	1499
ΚΥΜΩ (π.)	74	65885
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	75	17875
ΚΥΠΡΟΣ ΣΤΑΡ I (κ.)	71	13443
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ V (κ.)	73	20328
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ (κ.)	74	16388
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.)	70	9981

ΛΑΒΑΝΤΑΡΑ (δ.)	74	65068
ΛΑΓΟΣ (Μ.)	59	6132
ΛΑΙΔΗ Α. (δ.κ.)	75	115042
ΛΑΙΔΗ ΑΝΤΕΛΑ (κ.)	78	1250
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.)	72	83714
ΛΑΙΔΗΛΑ'Ι'Κ (π.)	71	13166
ΛΑΚΥ ΑΣΤΡΟΝ (κ.)	74	8588
ΛΑΚΥ ΘΑΝΤΕΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	72	8558
ΛΑΚΥ ΜΑΝ (κ.)	80	16850
ΛΑΚΥ ΡΟΥΖ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΚΟΟΥΠ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΣΤΑΡ (κ.)	73	8558
ΛΑΚΥ ΦΟΡΣ (κ.)	71	10409
ΛΑΚΩΝΙΑ II (δ.κ.)	69	13161
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ II (κ.)	78	10688
ΛΑΜΑ (κ.)	77	3727
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.)	70	63519
ΛΑΟΥΡΑ (Ονδ.)	65	1800
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.)	68	22244
ΛΑΣΣΙΑ (κ.)	78	23966
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.)	71	118865
ΛΕΔΕΑ Τ. (Βρ.)	63	17656
ΛΕΝΙ (δ.Μπχ.)	75	79249
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ II (κ.)	74	18700
ΛΕΟ ΟΥΑΝ (κ.)	72	10194
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.)	75	15684
ΛΕΟΝΤΑΣ (δ.κ.)	74	52830
ΛΕΡΟΣ ΕΝΤΕΑΒΟΡ (κ.)	73	15498
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.)	72	17914
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	74	17414
ΛΕΩΝ (κ.)	73	15382
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	73	3717
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.)	77	19373
ΛΗΤΩ II (π.)	72	6106
ΛΙΜΠΕΞΕΛ * (π.)	69	17872
ΛΙΜΠΕΡΕ'Ι'ΤΟΡ Α. (π.)	68	9079
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	74	8931
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.)	74	3256
ΛΟΤΟΥΣ (κ.)	74	6017
ΛΟΥΝΑ (δ.κ.)	69	93547
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ	75	34745
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.)	76	8731
ΜΑΛΒΙΝΑ (κ.)	71	8648
ΜΑΟΥΝΤ ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Μ.)	65	1198
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.)	70	9101
ΜΑΡΑΘΩΝ (κ.)	75	8034
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.)	63	36634
ΜΑΡΘΑ (Ονδ.)	64	1096
ΜΑΡΙΑ (Φιλ.)	77	20502
ΜΑΡΙΑ Β. (π.)	69	37614
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.)	76	10108
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.)	77	18604
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.)	65	13512
ΜΑΡΙΒΙΚ (κ.)	76	17324
ΜΑΡΙΚΑ (Ονδ.)	65	1224
ΜΑΡΙΚΑ Π. (π.)	73	45500
ΜΑΡΙΛΟΥΛΑ (κ.)	74	30341
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.)	70	18628
ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.)	61	30236
ΜΑΡΙΤΣΑ (δ.κ.)	70	83188
ΜΑΡΙΤΣΑ ΠΑΤΕΡΑ (κ.)	77	11187
ΜΑΡΙΤΣΑ ΣΚΗΝΙΤΗ (π.)	74	13687
ΜΑΡΙΧΡΙΤΙΝΑ (π.δ.)	73	72336
ΜΑΡΚ Α'Γ'ΑΛΑΝΤ (κ.)	71	1516
ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.)	69	16229
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10708
ΜΑΤΘΙΔΑΚΙ (κ.)	76	21372
ΜΑΥΡΩΤΙΣΣΑ (κ.)	71	16623

ε. Μπαντζούλι 17/5		
α. Μόρεχεντ Σίτυ 2/6		
α. Σιγκαπούρη 9/6		
α. Σιγκαπούρη 8/6		
πρός Άλγερ 27/5		
ε. Ν. Ύορκ 7/6		
ε. Άντεν 31/5		
α. Λίβερπουλ 11/6		
πρ. «Μίνι Λάιον»		
πρ. «Άνναμπελλά Τού»		
α. Λας Παλς 3/6		
πρ. «Μίνι Λαίηντ»		
α. Ρας Τανούρα 29/5		
α. Τζέντα 29/5		
α. Σαβάννα 5/6		
ε. Πειραιά 12/5		
πρός Νοβοροσσκ 21/5		
άρχει Πειραιά		
ε. Πειραιά 21/5		
α. Καζαμπλάνκα 7/5		
ε. Τζέντα 31/5		
υπέστειλε ελληνική		
πρός Βαλτιμόρη 28/5		
ε. Χόγκ Κόγκ 1/6		
άρχει Πειραιά		
πρός Παλάου Σαμπού 23/5		
ε. Βαγκαρέ 2/6		
α. Ν. Πλούμιθ 31/5		
α. Λέγκχορν 18/5		
α. Γένοβα 7/5		
α. Κουσίρο 29/5		
α. Λας Πάμας 16/5		
πρ. «Mikolady»		
πρός Σετουμπάλ 25/5		
α. Άμβέρσα 6/6		
ε. «Selfoss»		
ε. Φουτζέιρα 17/5		
α. Κολούμπο 17/5		
πρός Καλκούτα 8/6		
δ. Π. Σαϊδ 1/6		
πρός Μόχι 1/4		
α. Ν. Όρλεάν 6/6		
δ. Παναμά 14/5		

α. Φιλαδέλφεια 13/5		
α. Κολόμπο 16/3		
υλική απάθεια Περισκό		
ε. Τεινιδούβ 8/6		
στον Περισκό		
δ. Γιβραλτάρ 6/6		
α. Σαλβαδόρ 30/5		
πρ. «Rio Calingasta»		
πρ. «R7io Maraga»		
α. Λίβερπουλ 11/6		
πρ. «Rio Abaucan»		
πρ. «Rio Pilcomayo»		
πρ. «Rio Los Saucos»		
πρός Βραζιλία 30/5		
επώληθη		
α. Σουέζ 6/6		
πρός Τζαμάικα 30/5		
στον Περισκό 28/5		
ε. Μαπούτο 20/5		
πρός Δακάρ 31/5		
ε. Λισσαβώνα 4/6		
α. Μασσαλία 31/5		
α. Σιγκαπούρη 2/11		
δ. Σουέζ 18/5		
πρός Περισκό 26/12/86		
ε. Σουέζ 3/6		
ε. Ρίο Γκραντέ 29/5		
πρός Κίνα 6/6		
ύψωσε ελληνική		
πρός Ροστόκ 12/5		
ε. Ρόττερνταμ 11/6		
πρός Ρίγα 27/5		
πρός Κουβάρ 11/5		
α. Άμβούργο 10/6		
πρός Άμβούργο 13/6		
α. Μπάρ 30/5		
πρός Άλεξάνδρεια 25/5		
ε. Τζέντα 5/6		
πρός Άμβέρσα 31/5		
δ. Ντόβερ 6/6		
α. Καέν 10/6		
στο Ντουμπάι 12/6		
ε. Σιγκαπούρη 3/5		
ε. Λάγος 8/5		
ε. Πόρτ Έβεργκλέιντς 26/5		
α. Ραβέννα 28/4		
α. Τενερίφη 7/6		
α. Π. Σαϊδ 4/6		
πρός Γκαρούπα 30/5		
ε. Τζέντα 31/5		
ε. Καρτέγιεβο 24/5		
μετ. «Merit» (π.)		
α. Ντάρμπαν 10/6		
α. Ν. Όρλεάν 29/5		
δ. Σουέζ 23/2		
α. Ίντσον 26/5		
α. Λεμεσός 30/5		
στή Βηρυτό		
ε. Παράνγουνα 15/5		
δ. Κωνσταντή 14/4		
ε. Σουέζ 3/6		
α. Γένοβα 2/6		
πρός Βομβάη 4/6		
πρός Γιοκοχάμα 7/6		
α. Λέ Χάβρη 21/5		
ε. Πειραιά 3/6		
πρός Μανίλα 6/5		
α. Τσάνα 9/6		
δ. Γιβραλτάρ 5/6		
πρός Καράτσι 3/6		

ΜΕΛΙΝΑ (κ.)	75	1558
ΜΕΝΤ ΧΕΡΟΝ (δ.)	77	60655
ΜΕΞΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.)	67	21141
ΜΕΡΙΝΤΑ (δ.π.)	81	32723
ΜΕΡΙΤ (π.)	73	112308
ΜΕΡΚΙΟΥΡ (π.)	70	10490
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ	70	15216
ΜΕΡΡΥΛΑΝΤ (π.δ.)	66	71337
ΜΕΣΙΣ	69	9650
ΜΗΛΟΣ (π.)	66	10715
ΜΙΓΙΑΜΑ (π.)	75	12498
ΜΙΛΗΤΟΣ	82	32506
ΜΙΜΗ Μ. (κ.)	74	16246
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.)	73	36330
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.)	70	1781
ΜΙΝΙ ΛΙΝΤ (π.)	71	1557
ΜΙΣΣ ΑΛΙΚΗ (κ.)	82	17164
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.)	71	19061
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.)	73	30930
ΜΙΣΤΡΑΛ (Λ.)	74	39050
ΜΙΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.)	68	31507
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.)	70	8870
ΜΟΥΝ ΣΑΝΤΟΥΥ	76	19633
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.)	72	35508
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509
ΜΠΑΛΙ ΣΚΑ'Υ (δ.)	76	19855
ΜΠΑΝΝΕΡ (Μ.)	69	9038
ΜΠΑΡΟΥ II (κ.)	76	3741
ΜΠΑΡΟΥ ΛΑΚ (κ.)	73	9859
ΜΠΑΣΜΑ (π.)	76	20480
ΜΠΑ'Υ'ΡΟΝ (π.)	61	1460
ΜΠΑΧΙΑΝΑ (π.)	80	14397
ΜΠΕΛΙΤΑ (κ.)	68	8370
ΜΠΕΛΛΟ (Βρ.)	65	11541
ΜΠΕΛΣΤΑΡ (δ.π.)	65	31292
ΜΠΙΛΛ (κ.)	67	11407
ΜΠΙΟΥΤΥ Ε. (κ.)	68	16161
ΜΠΛΟΥΓΟΥΩΤΕΡ (δ.π.)	67	53226
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.)	71	13867
ΜΠΟΛΕΡΟ (κ.)	72	21743
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.)	73	16106
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	58273
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.)	73	31861
ΜΠΡΕ'Ι'Β ΜΑΔΕΡ (κ.)	75	13038
ΜΠΡΙΛΙΑΝΤ (δ.κ.)	72	17980
ΜΠΡΗΖ (κ.)	71	9085
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.)	67	41524
ΜΠΡΕΓΚΑΝΤΟΥΝ (κ.)	68	9225
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.)	71	18748
ΜΥΡΙΝΑ (δ.κ.)	82	32506
ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ	77	5511

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
ΝΑΕΟΣ (δ.κ.)	69	1971
ΝΑΡΕ'Ι'ΤΟΡ (κ.)	80	10982
ΝΑΥΤΙΛΟΣ (κ.)	70	16224
ΝΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018
ΝΕΡΑ'Ι'ΔΑ (δ.κ.)	72	50897
ΝΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202
ΝΗΡΕΥΣ (Λ.β.)	66	15625
ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΗΡΑ	69	4231
ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ (Μαλ.)	64	5827
ΝΗΣΟΣ ΣΠΕΤΣΕΣ (Μ.)	63	5955
ΝΙΓΗΡ (δ.κ.)	73	9842
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35567
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	75	61000
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. II (κ.)	69	1473
ΝΙΚΟΛΑΣ (Μ.)	68	2213
ΝΙΚΟΛΑΣ (π.)	86	24843
ΝΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	69	5997
ΝΙΚΟΛΑΣ Π. (π.)	69	5998
ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	82	29700
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2163
ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752
ΝΙΚΟΣ Ν. (κ.)	69	10363
ΝΙΟΒΗ	75	65803
ΝΟΜΙΚΟΣ Δ. (δ.κ.)	67	41187
ΝΟΜΠΛ ΕΒΕΛΥΝ	70	15138
ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ (δ.π.)	70	62357
ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Μ.)	67	9844
ΝΟΡΘΟΥ'Ι'ΝΤ	70	12063
ΝΟΤΟΣ (δ.κ.)	73	75049
ΝΤΑ'Ι'ΜΟΝΤ (δ.κ.)	67	40675
ΝΤΑ'Ι'ΑΜΟΝΤ (π.)	65	16405
ΝΤΑΡΤ (κ.)	72	9953
ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ (π.)	79	16432
ΝΤΕΜΠΟΥΡΓΚΟ (κ.)	72	9440
ΝΤΕΡΜΠΥ ΝΟΡΘ (κ.)	75	35764
ΝΤΙΜΑΝ (κ.)	76	22297
ΝΤΙΝΟΣ (κ.)	67	11056
ΝΤΟΛΣΕ (δ.κ.)	73	113778
ΝΤΟΝΑ ΛΟΥΛΑ	70	17355
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (κ.)	73	17355
ΞΕΦΙΑΣ Ι. (κ.)	74	5932
ΟΒΕΛΙΣ (δ.)	77	31714
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ (κ.)	77	12526
ΟΔΥΣΣΕΑΣ Η. (κ.)	72	18878
ΟΔΥΣΣΕΙΑ (δ.μ.)	78	44107
ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.)	64	19140
ΟΛΕΜΑΡΚ.	72	17399
ΟΛΥΜΠΙΚ (κ.)	69	4229
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ II (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

ε. Πειραιά 4/6
 ε. Πειραιά 10/5
 ε. Νάπολη 4/6
 α. Τζέντα 1/6
 στη Φουτζέιρα 13/5
 ε. Λας Σπέζια 5/6
 προς Άρούμπα 6/6
 στο Μπόννυ (άποθήκη)
 άργει Πειραιά
 ε. Ούντεβόλλα 1/6
 ε. Άλκεξάνδρεια 17/4
 έπωληση
 προς Πόρτο Καμπέλλο
 πρ. «Mineralis»
 α. Ν. Όρλεάνη 25/10
 άργει Ν. Όρλεάνη.

α. Χιούστον 2/6 •
 προς Χιούστον 21/5 •
 πρ. «West Bridge»
 α. Ν. Όρλεάνη 1/5
 προς Βανκούβερ 1/6
 ε. Πειραιά 5/3
 προς Καναδά 23/5
 προς Γιαντί 6/4
 προς Στέφενβιλ 4/6
 μεταφορές Ίνδονησίας
 προς Ίνδια 9/6
 ε. Λίβερπουλ 20/5
 προς Συρία 22/5
 προς Μπελαγουάν 27/5
 έπωληση Έλληνας
 α. Γιοκοχάμα 4/6
 α. Τάμπα 13/5
 άργει Άστακό
 διάλυση Κίνα
 ε. Πειραιά 14/5
 ε. Ραβέννα 25/5
 άργει Νέτλεϋ
 α. Χιούστον 5/6
 ε. Πειραιά 31/5
 προς Μπαγκκόκ 4/6
 προς Τουμπάρσκι 27/4
 ε. Κοιμινκτό 22/5
 προς Ντάρμπαν 5/6
 α. Φός 3/6
 στο Μπουσίρ
 α. Σαβόνα 2/6
 στη Τσιτακόγκ
 προς Μελίλι 22/5
 ε. Λός Άντζελες 30/5
 α. Μπότγουιν 30/5 •

ε. Σαγκάη 2/6 •
 α. Βρέμλ 11/6
 στο Γίβραλτάρ 6/6
 α. Βομβάη 8/6
 ε. Σάντος 28/5
 μεσοσηακές μεταφορές
 προς Μερόσι 28/5
 πρ. «Νάξος Άλιαντ»
 ύπεύστευτε έλληνική
 α. Βενετία 3/6
 α. Μπαχαρίνη 12/6
 δ. Παναμά 2/5
 προς Νταλιδάν 21/12
 προς Χάτινχοχ 2/6
 α. Σιγκαπούρη 1/6
 άργει Δουνκέρκη
 προς Πορτογαλία 17/5
 α. Τενερίφη 9/6
 α. Χιούστον 6/5
 α. Σαιντ Λουίς ντί Ρόν 27/5
 ε. Ικόνιο 18/5
 προς Βανκούβερ 20/5
 ε. Πόρτο Πρίνς 16/5
 άργει Άμβούργο
 α. Σάν Χουάν 18/5
 άργει Χαλκίδα
 μεταφορές Περσικού
 ε. Μαυρίκιο 8/6
 πρ. «Arache»
 προς Χορμούζ 7/1
 ε. Καοσιούγκ 18/5
 δ. Π. Σιάι 30/5
 προς Σιγκαπούρη
 άργει Πειραιά
 α. Ντάς Άλιαντ 4/6
 ε. Νάπολη 6/6
 πρ. «Ερηνιώ»
 διάλυση Ίνδια
 δ. Παναμά 27/5
 α. Ν. Όρλεάνη 30/5
 προς ΕΣΣΔ 13/5
 προς Άμβούργο 28/5
 ε. Καρδίτι 18/2
 στο Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
 α. Σάο Σεμπαστιάο 4/6
 α. Ίτακούι 4/6
 α. Λίβερπουλ 11/6
 α. Ρουές 26/5
 α. Κολομπού Ρίβερ 30/5
 πρ. «Στάρ Βικτόρια»
 α. Φυλαδέλφεια 1/6
 ε. Σιγκαπούρη 7/5
 πρ. «Καλού»
 ε. Λειξόες 3/6
 άργει Πειραιά
 άργει Πειραιά
 ύψωσε ελληνική
 α. Λός Άντζελες 1/6
 ύψωσε ελληνική
 α. Χορμούζ 18/5

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ (δ.)	76	128990	άρχει Πειραιά	ΡΗΝΙΩ (κ.)	78	11208	πρός 'Αφρική 4/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΛΙΑΝΣ (δ.)	73	128561	πρός Γκάλβεστον 1/5	ΡΗΤΖΕΝΤ ΣΑΝ (κ.)	69	15932	επισκευές Γένοβα
ΟΛΥΜΠΙΚΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (π.)	85	17879	δ. Σέβεν 'Αιλαντς 28/5	ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	69	1573	ε. 'Ιμπερία 5/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΜΙΣ (π.)	77	14844	άρχει Πειραιά	ΡΗΦΕΡ ΡΙΟ (π.)	64	7995	ε. Τζέντα 6/6
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ II (δ.)	75	40559	ε. Ν. 'Υόρκη 1/6	ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ (π.)	65	8002	πρός Λουάντα 11/4
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	79	59882	α. Σιγκαπούρη 28/5	ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΛΑΡ (κ.)	73	8405	α. Πόρτ Χάρκωρτ 23/5
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΟΙΝΙΣ (π.)	77	15844	ε. Μπωμόν 28/5	ΡΙΒΕΡ ΤΑ'Υ'Ν (κ.)	71	9646	α. Λέ Χάβρη 7/6
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΑΠΟΛΛΩΝ (π.)	61	1098	μεσογειακές μεταφορές	ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	77	10409	πρός Σιγκαπούρη 23/5
ΟΛΥΜΠΙΟΣ ΕΡΜΗΣ (κ.)	62	2606	άρχει Πειραιά	ΡΟΔΑΝΘΗ (Μ.)	69	16229	α. Ρουέν 8/6
ΟΛΥΜΠΟΣ (κ.)	67	1395	ε. Μονακό 8/6	ΡΟΖΑ (κ.)	68	24893	ε. Ροζάριο 3/6
ΟΛΥΜΠΟΣ Κ.	78	33508	α. Τενερίφη 6/6	ΡΟΟΥΖΜΠΑΝΤ (κ.)	72	16704	δ. Γιβραλτάρ 5/6
ΟΜΕΡΙΚ ΝΤΟΟΥΝ (κ.)	71	18815	ε. Σιγκαπούρη 9/6	ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	67	37625	α. Φόρ 23/5
ΟΝΥΣ (π.)	76	18080	επωλήθη αλλοδαπούς	ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΥΝ (π.)	64	4824	α. Βίγκο 4/6
ΟΡΑ'Γ'ΟΝ	73	18958	α. Τάουν 19/6	ΡΟΥΜΠΙΝΙ II (π.)	71	2932	πρός 'Αλγέρι 9/4
ΟΡΕΓΚΑΝ (Λιβ.)	75	6817	στό Τζιμπουτί 25/2				
ΟΡΕΜΠΑΕ (δ.κ.)	75	39856	ε. Ν. 'Υόρκη 8/6				
ΟΡΙΕΝΤΑΛ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (Φιλ.)	76	11477		ΣΑΒΒΑΣ II (δ.κ.)	66	39895	στη Τζέντα (αποθήκη)
ΟΡΛΑΝΤΟ	76	37784	α. Σιγκαπούρη 4/6	ΣΑΓΚΑ (κ.)	73	15498	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/5
ΟΣΕΑΝ ΒΟ'Ι'Σ (κ.)	60	11434	α. Πόρτ Καρτίερ 3/6	ΣΑ'Ι'ΝΙΓ'Κ ΣΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929	στό Χορμούζ (αποθήκη)
ΟΣΕΑΝ ΛΕ'Ι'Κ (κ.)	76	12443	α. Τακοράντι 19/5	ΣΑΙΝΤ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ (κ.)	77	16736	ε. Χόλμχετ 10/6
ΟΣΕΑΝ ΜΠΑΙΝ (Μ.)	59	4632	α. Σιγκαπούρη 8/6	ΣΑΙΝΤ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	77	16736	ε. 'Αμβέρσα 13/6
ΟΣΤΡΙΑ	77	38247	πρ. «Κάσιαν Γκλόρυ»	ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765	α. 'Αμβέρσα 11/6
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ (δ.κ.)	75	176009	α. Γάνδη 30/4	ΣΑΙΝΤ ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	77	16576	πρός Σαβάννα 9/5
ΟΥΑ'Ι'Τ ΡΟΟΥΖ	84	13852	στό Χορμούζ (αποθήκη)	ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ II (δ.κ.)	74	25765	α. Τενερίφη 6/6
ΟΥΜΟΥΝΤΑ ΤΣΗΦ (π.)	69	1582	ε. Μπόρ Κρίκ 29/5	ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (δ.κ.)	76	21619	δ. Γιβραλτάρ 5/6
ΟΥΡΑΝΙΑ (δ.κ.)	74	44689	πρ. «Μίνι Λάρκ»	ΣΑΜΟΣ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	66	1597	δ. Δαρδανέλλια 3/5
ΟΥΡΑΝΙΑ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΥ (δ.)	84	38259	ε. Τζέντα 9/5	ΣΑΜΟΣ ΦΑΙΗΘ (κ.)	65	1598	πρός Σκίνα 24/2
ΟΧΑ'Ι'Ο (δ.π.)	72	55878	α. Φουτζέιρα 13/6	ΣΑΜΟΣ ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	65	1599	α. Ραβέννα 2/6
ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ (π.)	74	9712	α. Κόρπουε Κρίστι 26/4	ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144	α. Πειραιά 4/6
ΠΑΛΜ ΕΝΤΡΕΠΡΑ'Ι'Σ (Βρ.)	67	19541	πρός Ρόττερταμ 10/4	ΣΑΜΤΖΩΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (π.)	72	11506	άρχει Πειραιά
ΠΑΛΜ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ (Βρ.)	66	22617	α. Μπορντό 3/6	ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068	πρός 'Ιταλία 28/5
ΠΑΛΜ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (Βρ.)	69	9182	πρός 'Αλεξάνδρεια 5/5	ΣΑΜΤΖΩΝ ΠΑ'Τ'ΟΝΗΡ (π.)	72	11506	ε. Ροζάριο 3/6
ΠΑΜΙΤ (π.)	78	45330	ε. Γκνάνσκι 9/6	ΣΑΝ II (π.)	75	14523	μεσογειακές μεταφορές
ΠΑΝΑΝΔΡΟΣ (κ.)	75	8826	στό Χορμούζ 1/5	ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314	διάλυση Μπαγλαντίες
ΠΑΝΘΗΡ (π.)	82	35380	πρ. «'Αρανδος»	ΣΑΝΝΥ (κ.δ.)	61	12001	επωλήθη
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	68	9416	α. Σιγκαπούρη 10/5	ΣΑΝΡΑ'Ι'Σ ΛΑΦΑ (π.)	69	4661	α. Σιγκαπούρη 24/5
ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΣΗΜΑΝ (κ.)	72	11185	ε. Πειραιά 28/5	ΣΑΝΣΕΤ (κ.)	70	13907	α. Φαμαγκούστα 2/6
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (κ.)	70	16128	δ. Παναμά 3/4	ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	1600	δ. Π. Σαΐδ 6/6
ΠΑΝΤΙΑΣ	84	21426	α. Γιούρπουρ 1/6	ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137	πρός 'Ινδία 22/5
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (Μπχ.)	80	30639	ε. Ν. 'Ορλεάνη	ΣΑΧΑΡΑ (δ.κ.)	85	26959	α. Φουτζέιρα 28/5
ΠΑΟΥΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Τζέντα 14/5	ΣΑΧΑΡΑ (δ.κ.)	74	12498	δ. Σουέζ 4/6
ΠΑΡΑΛΟΣ (κ.)	72	10410	ναυπηγ. Ουλσάν	ΣΑΟΥΘ ΣΗ (π.)	76	17541	πρός 'Αλεξάνδρεια 24/5
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ (Λιβ.)	70	11489	α. Καρταγένη 2/6	ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (Φιλ.)	71	43867	ε. Ν. 'Ορλεάνη 4/6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΓΟΥΑΙΝΘ	84	22511	δ. Σουέζ 19/5	ΣΑΡΟΣ (κ.)	69	9986	πρός Σιγκαπούρη 8/2
ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΠΡΗΖ	77	20822	α. Ρίο Γκράντε 16/5	ΣΑΧΑΡΑ (δ.κ.)	74	164758	α. Ρας Τανούρα 3/6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΟΣΕΑΝ	84	22100	α. Μπ. 'Αίρες 27/5	ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267	πρός Βενεζουέλα 3/6
ΠΑΣΙΦΙΚ ΧΑΝΤΕΡ (δ.)	79	18736	α. Ντόρμπαρν 9/6	ΣΕΛΑΤΑΝ (κ.)	73	8917	πρός Σάντος 8/5
ΠΑΣΧΑΛΗΣ (κ.)	71	13681	α. Ν. 'Υόρκη 27/5	ΣΕΛΕΣΤΙΑΛ I (π.)	64	5807	πρός Σουέζ 30/5
ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Ρ. (π.)	84	17879	α. Πειραιά 2/6	ΣΕΜΠΑΡΑΜΙΣ (δ.π.)	76	19016	δ. Π. Σαΐδ 3/6
ΠΑΤΡΟΚΛΟΣ (κ.)	76	11498	πρός Μπελαγούν 21/5	ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898	πρός Χόγκ Κόγκ 29/5
ΠΑΦΟΣ (κ.)	70	11525	α. Βαλτιμόρη 19/5	ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889	α. Ντόρμπαρν 6/6
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (δ.π.)	65	33595	α. Πειραιά 29/5	ΣΕΡΒΙΝΙΑ II (κ.)	78	10077	πρός Κωσταντίνα 17/5
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (κ.)	77	21864	μεταφορές Αιγύπτου	ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456	πρός Κωσταντίνα 17/5
ΠΕΛΩΨ	76	9872	δ. Μπρανσουίτελ 17/5	ΣΗ ΚΟΥΗΝ II (κ.)	82	19494	α. 'Αμβέρσα 12/6
ΠΕΝΤΕΛΗ (Λιβ.)	72	57802	μετ. «Meridian Sea» (κ.)	ΣΗ ΛΑΚ II (κ.)	63	5289	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΝΤΟΥΛΑΣ (δ.κ.)	66	41521	πρός Ν. 'Υόρκη 16/3	ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174	ε. Νταμάμ 3/6
			α. Πειραιά 1/6	ΣΗ ΜΠΟΡΝ (δ.κ.)	75	17795	πρός 'Οδησσό 25/4
ΠΕΡΓΑΜΟΣ (κ.)	77	9941		ΣΗ ΜΠΡΕ'Ι'ΒΥ (δ.κ.)	73	17795	α. Ρόττερταμ 18/5
ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783	α. Σιγκαπούρη 31/5	ΣΗ ΟΑΘ (δ.κ.)	76	16277	πρός Θεούτα 4/6
ΠΕΡΙΝΘΟΣ (κ.)	68	44842	δ. Σουέζ 1/6	ΣΗ ΟΡΟΟΥΖ (κ.)	70	12142	πρός Ραβέννα 16/5
ΠΕΤΑΛΟΝ	76	34715	υπέστειλε ελληνική	ΣΗ ΣΟΥ'Ι'ΦΤ (Λ.)	68	10313	α. Ν. 'Ορλεάνη 24/5
ΠΕΤΡΟΛΙΝΑ VI (δ.κ.)	65	13408	α. Τενερίφη 6/6	ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (π.)	71	48864	στό Λάγος 9/1
ΠΕΤΡΟΣ Ζ. (Μ.)	66	1876	ε. Λάνακα 22/5	ΣΗ ΧΟΡΣ	75	15534	δ. Πόρτ Σαΐδ 8/6
ΠΗΓΑΣΟΣ (Φ.)	72	18205	διάλυση Γκνάντι	ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.κ.)	71	14130	α. Ανκόνα 27/4
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839	ε. Μπουλόν 29/5	ΣΗΓΚΡΕ'Ι'Σ (δ.κ.)	77	40553	στην 'Οκρίνα 21/5
ΠΗΛΕΥΣ (π.)	66	21174	πρός Ντόρμπαρν 29/4	ΣΗΓΟΥ'Ι'ΝΤ 2(δ.κ.)	78	28025	α. Φουτζέιρα 22/5
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503	δ. Σουέζ 6/6	ΣΗΚΑΡΠΙΕΡ (κ.)	73	16095	α. Γένοβα 27/5
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979	α. Ρίο Γκράντε 23/5	ΣΗΚΑΡΠΙΕΡ (κ.)	74	20704	ε. Ούμ Σαΐδ 12/6
ΠΙ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 4/5	ΣΗΚΡΟΣ (δ.κ.)	77	15284	δ. Γιβραλτάρ 20/5
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162	ναυπηγ. Ουλσάν	ΣΗΛΑΚ III (κ.)	72	17971	α. Σάντος 26/5
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072	α. Λας Πάμας 8/5	ΣΗΛΗΝΤΕΡ (κ.)	74	18963	πρός Μπαντάρ 'Αμπάς 28/5
ΠΛΑΚΟΥΡΑΣ (δ.)	76	44489	ε. 'Αρμουέλες 11/5	ΣΗΛΙΚ (Μαλτ.)	70	11188	δ. Κωνίπολη 15/5
ΠΛΑΣΤΗΡ (π.)	76	12376	πρός Μομπάσα	ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	71	5861	α. Ντουάλα 26/5
ΠΛΑΥΤΕΡΑ (κ.)	73	13684	μετ. «'Ελευθερία II» (π.)	ΣΗΜΑΝ (κ.)	80	32995	στο 'Ασσύμ
ΠΛΑΤΩΝ	77	9674	δ. Σουέζ 9/6	ΣΗΜΑΤΖΙΚ (δ.κ.)	77	31368	πρός Ρόττερταμ 1/6
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603	δ. Παναμά 1/6	ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ (κ.)	77	31368	δ. Κωνίπολη 2/5
ΠΟ'Ι'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102	α. Λας Πάμας 22/5	ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073	δ. Ντόβερ 16/5
ΠΟΛΙΑΓΟΣ (κ.)	49	2879	δ. Ντόβερ 7/6	ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827	α. Σιγκαπούρη 6/6
ΠΟΛΙΚΟΝ (δ.κ.)	73	118460	άρχει Κίμωλο	ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971	πρός 'Ισπανία
ΠΟΛΟΥΣ (κ.)	75	16247	στόν Περισσό	ΣΗΜΠΟΣΣ (κ.)	69	33328	δ. Γιβραλτάρ 6/5
ΠΟΥΛΑΝΘΟΣ (δ.κ.)	72	122812	α. Φουτζέιρα 30/4	ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005	πρός 'Ορν 10/5
ΠΟΥΛΑΥΕΚΗΣ (κ.)	70	17180	α. Φουτζέιρα 14/2	ΣΗΠΡΑ'Ι'ΝΤ II (δ.κ.)	74	18631	ε. Τσιβιταβέτσια 9/6
ΠΟΥΛΑΞΗΝ (Μ.)	72	9481	υπέστειλε ελληνική	ΣΗΠΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	79	19061	ε. 'Αραναλσταγκέν 8/6
ΠΟΥΛΑΞΗΝ Κ. (δ.)	76	60937	δ. Γιβραλτάρ 7/6	ΣΗΡΟΒΕΡ (κ.)	79	14592	ε. 'Αμβέρσα 11/6
ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΞΑ (κ.)	72	18268	πρός Δ. 'Αφρική 28/5	ΣΗΣΚΟΥΤ (δ.κ.)	75	42619	α. 'Ογκουέντσο Τέρμιναλ 21/5
ΠΟΡΦΟΣ (κ.)	87	22354	α. Γάνδη 27/4	ΣΗΣΟΝΓΚ (κ.)	70	17571	πρός Ταγγέρη 5/6
ΠΟΡΤΟ ΚΟΡΩΝΗ (Φιλ.)	70	3824	α. Μπάνμπουρ 8/6	ΣΗΣΠΗΝΤ (κ.)	71	21807	ε. Τενερίφη 10/6
ΠΟΔΕΙΔΟΝ (δ.)	73	16847	επισκευές Πόρτ 'Εβεργκλίντς	ΣΗΤΑΡ II	83	18173	ε. Ντουλκούβ 29/5
ΠΟΤΑΜΙΑ (κ.)	65	20206	υπέστειλε ελληνική	ΣΗΦΑ'Ι'ΤΕΡ (Μ.)	75	18794	πρός Σιγκαπούρη 29/5
ΠΟΥΜΑ (κ.)	72	14675	άρχει Στυλίδα	ΣΗΦΑΛΚΟΝ (Μ.)	62	11277	δ. Βομβάη
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Βανκούβερ 27/4	ΣΗΦΑΛΚΟΝ (κ.)	74	31228	δ. Γιβραλτάρ 2/6
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	45	5848	ναυπηγ. Ουλσάν	ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763	α. Μπορνεοαβέν 9/6
ΠΡΙΑΜΟΣ	70	30890	άρχει Πειραιά	ΣΗΦΡΟΣΤ (κ.)	60	1315	δ. Β. Σαΐδ 31/3
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	77	15285	α. Ρόττερταμ 4/6	ΣΗΧΑΠΠΥ (κ.)	73	14353	α. Βενετία 22/5
ΠΡΙΝΣΕΣΣ (π.)	68	9070	πρός Κορέα 19/5	ΣΗΧΟΟΥΠ (κ.)	71	10055	
ΠΡΟΓΚΡΕΞΙΒ (π.)	68	10722	μετ. «Dimit» (κ.)				
ΠΡΟΓΚΡΕΞΣ ΛΑ'Ι'Τ (Μ.β.)	66	2969	δ. Κωνίπολη 4/5	ΣΙΓΑΝΤΩΝ Α.Σ. (κ.)	73	16704	υπέστειλε ελληνική
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	83	26996	πρός 'Ινδία 5/5	ΣΙΔΕΡΗΣ	72	16406	α. Πενάγκ 6/6
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ (κ.)	76	11768	δ. Ντόβερ 10/6	ΣΙΔΕΡΗΣ ΜΕΝΤ	78	5500	πρός Μπουναβεντούρα 31/5
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΟΥΡ Α. (δ.)	87	25000	α. Φουτζέιρα 5/5	ΣΙΔΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911	δ. Παναμά 4/6
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (κ.)	70	16146	ναυπηγ. Ουλσάν	ΣΙΔΕΡ ΡΗΦΕΡ (κ.)	73	7594	α. Τόρλεστον 29/5
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	73	11383	δ. Σουέζ 22/5	ΣΙΠΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825	α. Βανκούβερ 5/6
ΠΡΟΤΑΓΚΟΝΙΣΤ (κ.)	74	16126	πρός Βιετνάμ 8/6	ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688	α. Ντόρμπαρν 9/6
ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (κ.)	80	15701	ε. 'Ιμνγκχαμ 7/6	ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕ'Ι'ΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688	α. Πενάγκ 3/6
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	59	11243	α. Γλασκώβη 3/6	ΣΙΤΥ ΟΦ ΠΕΙΡΑΙΑΣ (Βρ.)	71	24102	στη Χαμίνα 27/5
ΠΡΟΦΕΣΥ (δ.κ.)	59	12222	πρ. «Phosmix»	ΣΙΤΥ ΟΦ ΣΑΛΟΝΙΚΑ (Βρ.)	70	24102	στό Κίελο
ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	84	26959	επισκευές Πειραιά	ΣΙΦΝΟΣ ΣΤΑΡ (κ.)	73	9645	δ. Παναμά 21/5
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ III (κ.)	80	16074	πρ. Λιβύη 1/6	ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617	στό Μπαντάρ Χομείνι
ΠΥΘΕΥΣ (π.)	63	22181	δ. Παναμά 5/6	ΣΚΑ'Υ' ΚΡΕΣΤ	76	22377	δ. Παναμά 8/6
ΠΥΛΟΣ (π.)	68	10244	δ. Γιβραλτάρ 24/5	ΣΚΑ'Υ' ΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (κ.)	76	10804	α. Κολόμπο 29/5
ΡΑΝΙΑ (κ.)	65	1213	πρός Σιγκαπούρη 29/5	ΣΚΙΠΠΕΡ I (π.)	73	14474	εγκαταλείφθη 5/5
ΡΕΑ (π.)	71	9025	πρός Κόρινθο 22/5				
ΡΕ'Ι'ΝΦΡΟΣΤ (π.)	80	4820	υπέστειλε ελληνική				
ΡΕΣΙΦ (δ.κ.)	73	30067	α. Λας Πάμας 9/6				
			μετ. «'Ερος» (κ.)				

ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993	α. Χόγκ Κόνγκ 20/5	ΦΑΙΡΓΟΥ'ΝΤΣ	74	8915	α. Τάμπα 16/5
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049	στό Ρότερνταμ 10/6	ΦΑΙΔΡΑ (κ.)	71	1571	μετ. «Transporter»
ΣΟΝΙΑ (κ.)	74	30340	δ. Γιβραλτάρ 18/5	ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608	α. Σιγκαπούρη 1/6
ΣΟΡΟΚΟΣ	69	9650	άρχει Ντόβερ	ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202	α. Τενερίφη 4/6
ΣΟΥΕΡΤ	77	33408	πρ. «Doo Yang Ace»	ΦΕ'ΙΘ	70	15216	α. Γιβραλτάρ 1/6
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540	δ. Μάλτα 9/5	ΦΕΛΙΣΙΤΥ (δ.κ.)	68	53226	πρός Περαϊκό
ΣΟΦΙΑ Ν. (π.)	72	4827	δ. Μπανιμπούτελ 27/5	ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767	α. Μομπάσα 26/5
ΣΠΑΡΤΑΝ ΡΑΝΝΕΡ (κ.)	77	12581	πρός Γιβραλτάρ 28/3	ΦΕΛΙΣΙΤΥ (κ.)	71	22523	α. Τζουμπάι 19/5
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054	α. Γιούροπουρ 2/6	ΦΙΓΚΑΡΟ (κ.)	72	21743	α. Βαλτιμόρη 2/5
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518	α. Χάμπτον 3/6	ΦΙΛΙΑ ΣΤΑΡ	73	18583	α. Σ. Ευσταθίου 8/5
ΣΠΕΛΕΝΤΟΡ (δ.κ.)	63	31290	πρός Χόρ Φοκάν 28/5	ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598	μεσογειοκάς μεταφορές
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878	α. Σαβάννα 28/5	ΦΙΛΟΘΕΗ (δ.κ.7)	67	54322	ε. Φουτζέρα 5/6
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870	πρ. «Κορωνία»	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (κ.)	71	9306	στό Χάμπτον 29/5
ΣΠΥΡΟΣ Γ. II (κ.)	66	1404	στό Τραπάνι	ΦΙΣΚΕΛΑ (κ.)	70	1519	πρός «Άλγερια 2/5
ΣΤΑΜΟΣ	85	34000	δ. Ντόβερ 11/6	ΦΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ (π.)	67	15621	στην «Αλεξάνδρεια (ἀποθήκη)
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586	α. Βενετία 27/5	ΦΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ (π.)	70	14786	α. Ν. «Ορλεάνη 25/5
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (κ.)	77	22893	ε. Σάντος 22/5	ΦΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (π.)	66	13870	α. Βόλο 8/5
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321	δ. Ντόβερ 4/6	ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	70	37310	δ. Γιβραλτάρ 3/6
ΣΤΑΡ ΡΕ'Ι (δ.κ.)	70	99011	πρός Σιγκαπούρη 24/3	ΦΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ (π.)	78	6585	στη Μπέτζαγια (ἀποθήκη)
ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ (π.)	80	32000	στην Κωνσταντία	ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	68	13580	α. Λαύριο 9/5
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518	άρχει Πειραιά	ΦΛΑΓΚ ΤΟΜ (π.)	74	20513	α. Κολούμπια 13/5
ΣΤΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ (Φιλ.)	83	35208	δ. Πόρτ Σάιθ 28/5	ΦΛΑΓΚ ΧΙΟΣ (π.)	70	16973	δ. Γιβραλτάρ 27/5
ΣΤΙΛΙΚΟΝ (δ.π.)	68	103176	στόν Περαϊκό 18/5	ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	85	38629	πρ. «Δωρικό Φλέιμ»
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725	α. Ίντσον 21/5	ΦΛΕ'ΙΜ (κ.)	72	16398	α. Μπαχαράιν 8/6
ΣΤΡΕΓΚΑ ('Ονδ.)	65	1911	α. Πειραιά 30/5	ΦΛΟΡΙΔΑ (δ. Μπχ.)	74	65244	ε. Χόγκ Κόνγκ 8/6
ΣΤΡΕΣΑ (δ.)	75	111171	α. Σιγκαπούρη 6/6	ΦΟΙΒΟΣ (Λιβ.)	69	15808	ε. Μακίνο 30/5
ΣΦΙΝΞ (κ.)	69	9822	ε. Λά Σπέζια 1/6	ΦΟΞ (κ.)	72	16441	ἐπισκευές Πειραιά
ΣΩΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076	πρ. «Silaga»	ΦΟΡΟΥΜ ΚΡΑΦΤΣΜΑΝ (κ.)	72	10219	ε. Δακάρ 22/4
ΣΩΤΗΡΑΣ (π.)	73	16317	πρ. «Wandeler»	ΦΟΡΟΥΜ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (κ.)	78	16885	
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736	α. Τζέντα 3/6				
ΤΑΛΙΣΜΑΝ	72	13631	ε. Ν. Μαχαλάς 5/6				
ΤΑΡΓΚΑ (κ.)	81	11462	δ. Σέβεν «Αίλαντς 23/5				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562	α. Μανζανίλο 18/5				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕ'ΙΝ (κ.)	73	19420	ε. Χαμίντ 8/6				
ΤΑΡΠΟΝ ΣΤΑΡ (κ.)	80	15359	μετ. «Άννη Πετράκη» (κ.)				
ΤΕΛΑΜΩΝ	78	11781	α. Σιγκαπούρη 19/5				
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (κ.)	59	5510	άρχει «Αστακό				
ΤΕΝΑΖΙΤΥ (δ.Μ.)	65	41195	στό Χορμουζ				
ΤΖΑΣΠΕΡ (κ.)	72	24615	δ. Γιβραλτάρ 13/5				
ΤΖΕ'ΙΝΤ (κ.)	56	6500	άρχει «Αστακό				
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΝΗ (κ.)	78	16329	α. Μιλούουκ 2/6				
ΤΖΙΝΑ Σ. (κ.)	74	22294	ε. Λέ Χάβρη 11/6				
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ Σ. (π.)	66	18781	α. Άμμύργου 13/6				
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531	α. Ρεϊνιόν 30/5				
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762	ε. Ρουέν 9/6				
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375	ε. Μπέλφαστ 26/5				
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954	ε. Μπ. «Άιρες 20/5				
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044	δ. Π. Σάιθ 6/6				
ΤΖΩΝΝΥ Σ. (κ.)	76	9833	πρός Άμμύργου 27/5				
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000	α. Παρανάγουα 24/5				
ΤΖΩΡΤΖΙΑ Τ. (κ.)	74	10058	ε. Μπαντίρμα 3/5				
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μάλτ.)	58	6492	άρχει «Αστακό				
ΤΙΜΙΟΣ ΣΤΑΥΡΟΣ (π.)	72	8987	δ. Σουέζ 4/6				
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670	α. Άμμύργου 13/6				
ΤΡΑΝΣΚΕ'ΙΠ (κ.)	70	5538	ε. Ραγκούν 13/4				
ΤΡΑΝΣΜΠΕΡΙΝ (κ.)	71	4881	ε. Χάμπτον 7/6				
ΤΡΑΝΣΧΟΟΥΠ (κ.)	73	6172	α. Λομέ 4/6				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953	α. Ούμ Σάιθ 13/5				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤΣ (π.)	74	8915	δ. Σουέζ 27/5				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746	α. Ν. «Ορλεάνη 10/5				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	76	18953	α. Καζαμπλάνκα 4/6				
ΤΡΕ'ΙΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317	πρός Περαϊκό 16/2				
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (κ.)	69	9305	πρ. «Παλούμα»				
ΤΡΕΜΠΛΟΝΤ	70	48501	ὑπέστειλε ἑλληνική				
ΤΡΙΑΙΝΑ Ι (κ.)	56	3901	άρχει Χαλκίδα				
ΤΡΙΒΕΛΣ (κ.)	74	11644	α. Γιοκοχάμα 25/5				
ΤΡΟ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644	δ. Παναμά 31/5				
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765	πρός Γιβραλτάρ 24/5				
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133	α. Χιούστον 18/5				
ΤΣΑΡΝΙΚ (κ.)	71	12384	ε. Άμβέρσα 27/5				
ΤΥΧΗ (π.)	73	8415	α. Χιούστον 23/5				
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	72	15948	ε. Ν. «Ορλεάνη 5/6				
				ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΕ'ΙΤ (π.)	63	10736	ε. Ρεσίφ 23/5
				ΦΡΑΤΖΕΣΚΑ (π.)	71	10586	α. Ντάρ-ες-Σαλάμ 5/6
				ΦΡΗΝΤΟΝ Α.Σ. (κ.)	76	9262	ὑπέστειλε ἑλληνική
				ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709	ὑπέστειλε ἑλληνική
				ΦΡΙΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342	πρός Παπέτε 7/5
				ΦΡΙΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065	δ. Πούντα Άρένας 16/5
				ΦΡΙΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	68	9339	ε. Λέγκχορν 29/5
				ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	61	1652	α. Λάς Πάλμας 27/5
				ΦΡΙΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413	α. Ντάρμπαρν 3/6
				ΦΡΙΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568	α. Βαλπαράϊζο 7/5
				ΦΡΙΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680	ε. Χάταινοχ 3/5
				ΦΡΙΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537	α. Βίγκο 23/5
				ΦΡΙΟ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	5519	ε. Μπουσάν 20/5
				ΦΡΙΟ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	68	5527	ε. Φιλαδέλφεια 5/6
				ΦΡΙΟ ΣΑΝΤΟΣ (κ.)	78	7572	πρ. «Frozen King I»
				ΦΡΙΟ ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ (κ.)	74	8279	α. Λάς Πάλμας 9/6
				ΦΡΟΣΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ (π.)	80	2484	ε. Χάταινοχ 20/5
				ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44898	πρ. «Moorfields Monarch»
				ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44899	α. Σιγκαπούρη 4/6
				ΧΑΒΑ'ΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	48928	α. Ράς Τανούρα 12/5
				ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 3/4
				ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343	ε. Π. Νουάρ 21/4
				ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694	στη Βαλλέττα 13/5
				ΧΑΡΙΣ (Ονδ.)	64	1148	στόν Πειραιά
				ΧΑΡΙΣΜΑΝ (κ.)	73	9369	ε. Ντουμπάι 9/6
				ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363	α. Έιβονμόουθ 27/5
				ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981	α. Κήλαγκ 20/5
				ΧΟΜΠΙΤ (Μ.)	71	15922	α. Ρότερνταμ 3/6
				ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404	α. Άσντον 21/5
				ΧΟΟΥΣ (μ.)	82	1039	α. Βενετία 22/5
				ΧΡΥΣΑΝΘΗ Σ. (κ.)	71	1532	
				ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕ'ΙΣ			
				(π.)	79	12598	πρός Πόρτ Έλίζαμπεθ
				ΨΑΘΙ (κ.)	54	1596	πρ. «Κασκίος»
				ΩΡΟΡΑ (Μ.)	72	17674	ε. Νταμά 4/6

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς Ναυτικούς μας

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητές 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 διαταγή: «Ναυτικά Χρονικά»,
Νοταρᾶ 77, 185 35 Πειραιᾶς.

Ἐπιθυμῶ νὰ γίνω συνδρομητής στὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

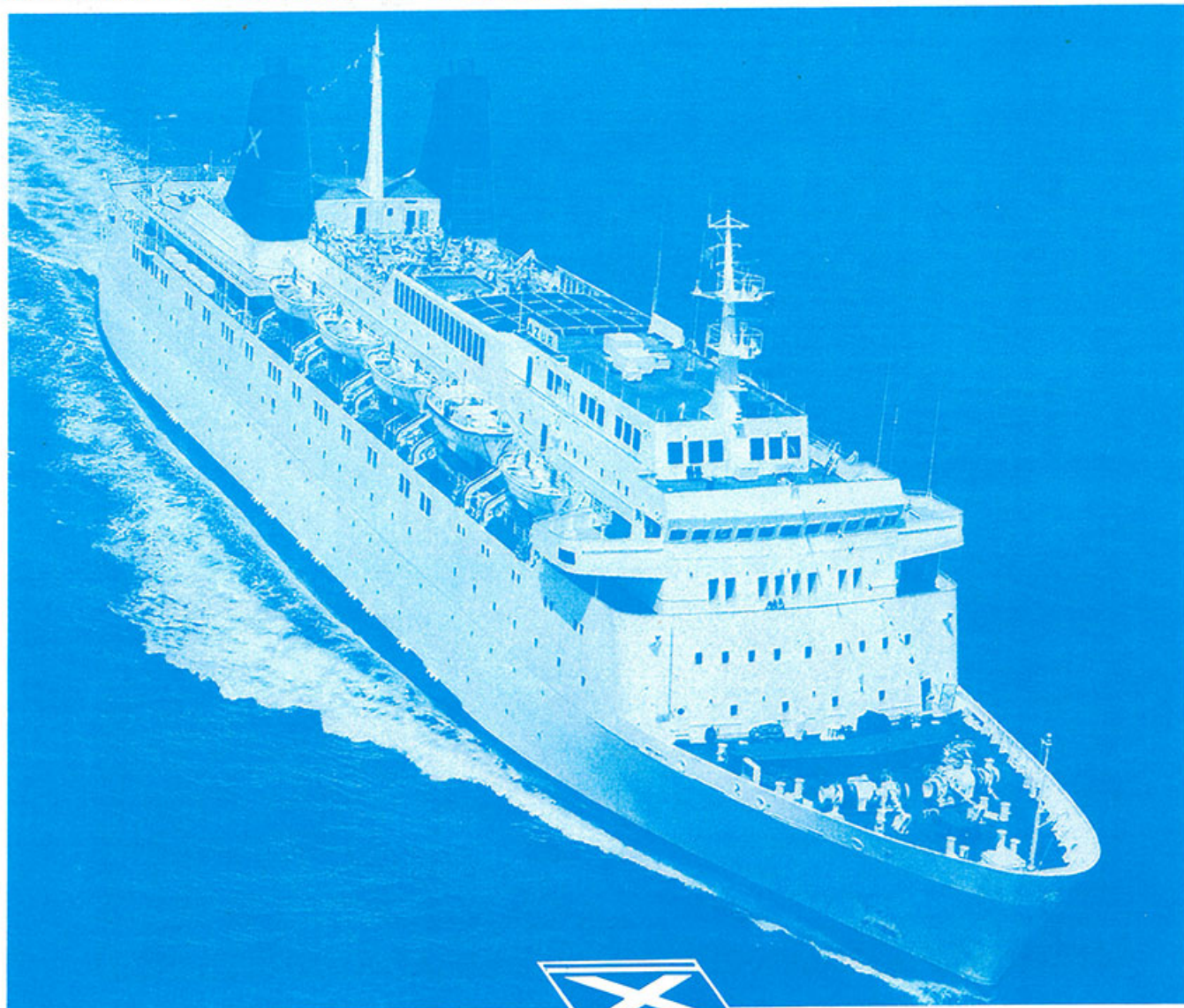
Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Chandris

ALL YEAR ROUND CRUISING HOLIDAYS

BERMUDA - BAHAMAS - MEXICO - CARIBBEAN - MEDITERRANEAN



AMERIKANIS
BRITANIS
GALILEO

CHANDRIS
CHANDRIS CRUISE LINES

ROMANZA
THE AZUR
THE VICTORIA

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

TROODOS SHIPPING CO., LTD.

LOUCAS HAJIHOANNOU HOUSE

11 MERARCHIAS STREET No 12

AKTI MIAOULLI P.O. BOX 80 127

185 35 PIRAEUS

CABLES: TROODOSHIP PIRAEUS
TRODOCHART

TELEPHONE: 4112611 4180001

TELEX: 212336 - 212590 TROD GR
213571 - 213574



LONDON

TROODOS
SHIPPING & TRADING LTD.

STOCK EXCHANGE TOWER
OLD BROAD STREET
LONDON EC2N 1HH

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 883691 TRODOS G
889361

PHONE: 01-6384100

NEW YORK

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

CABLES: TROODOSHIP
TRODOCHART

TELEX: 620748 TRODOS NY
PHONE: (212) 8881111